

W NUMERZE:

W nowych
mundurach



Polski dzień
w Clinceni

SAMOLOTY:
PWS-8



F-106 „Delta Dart”



F-14 „Nibble”

Skrzydłata
POLSKA

NR 44 (382) • 29. X. 1958 • ROK WYD. XIV • CENA 2 zł.



NAJWYŻSZA WIEŻA SPADOCHRONOWA W EUROPIE

wysokości 88 m znajduje się w Bukareszcie w pobliżu stadionu sportowego im. 23 sierpnia. Z wieży tej po podciągnięciu skoczka do szczytu wykonywane są skoki z otwartą czaszą spadochronu. Spadochroniarz opada tu bez pomocy urządzeń mechanicznych, ucząc się kierowania spadochronem i prawidłowego lądowania. Zdjęcie: „Viata Militara”

O BECENIE w Polsce nie potrzeba już nikomu udowodniać, że wszystko co dotyczy naszej partii — Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej — posiada jak najbardziej żywotne znaczenie dla całego narodu. Partia bowiem, kierowniczka siła naszego narodu, przewodzi masom pracującym w budownictwie socjalizmu w Polsce. Każdy członek naszego społeczeństwa, który czuje się pełnoprawnym obywatelem naszej Ojczyzny i któremu drogi jest szybki i wszechstronny rozwój naszego kraju, nie może przechodzić obojętnie obok spraw, które dla przyszłości Polski mają doniosłe znaczenie.

„Nie trzeba uzasadniać — powiedział m. in. i Sekretarz KC PZPR Władysław Gomułka w referacie wygłoszonym na XII Plenum Komitetu Centralnego Partii — że sprawa rozwoju gospodarczego kraju zajmuje i zajmować musi centralne miejsce w polityce partii. Od bazy ekonomicznej, od jej mocy produkcyjnej zależy poziom życia klasy robotniczej i wszystkich pracujących, rozwój oświaty i kultury narodu. Wpływa ona także w sposób decydujący na przeobrażenia w świadomości szerokich rzesz ludu pracującego. Baza ekonomiczna jest krytykiem rozstrzygającym w walce między socjalizmem a kapitalizmem...”

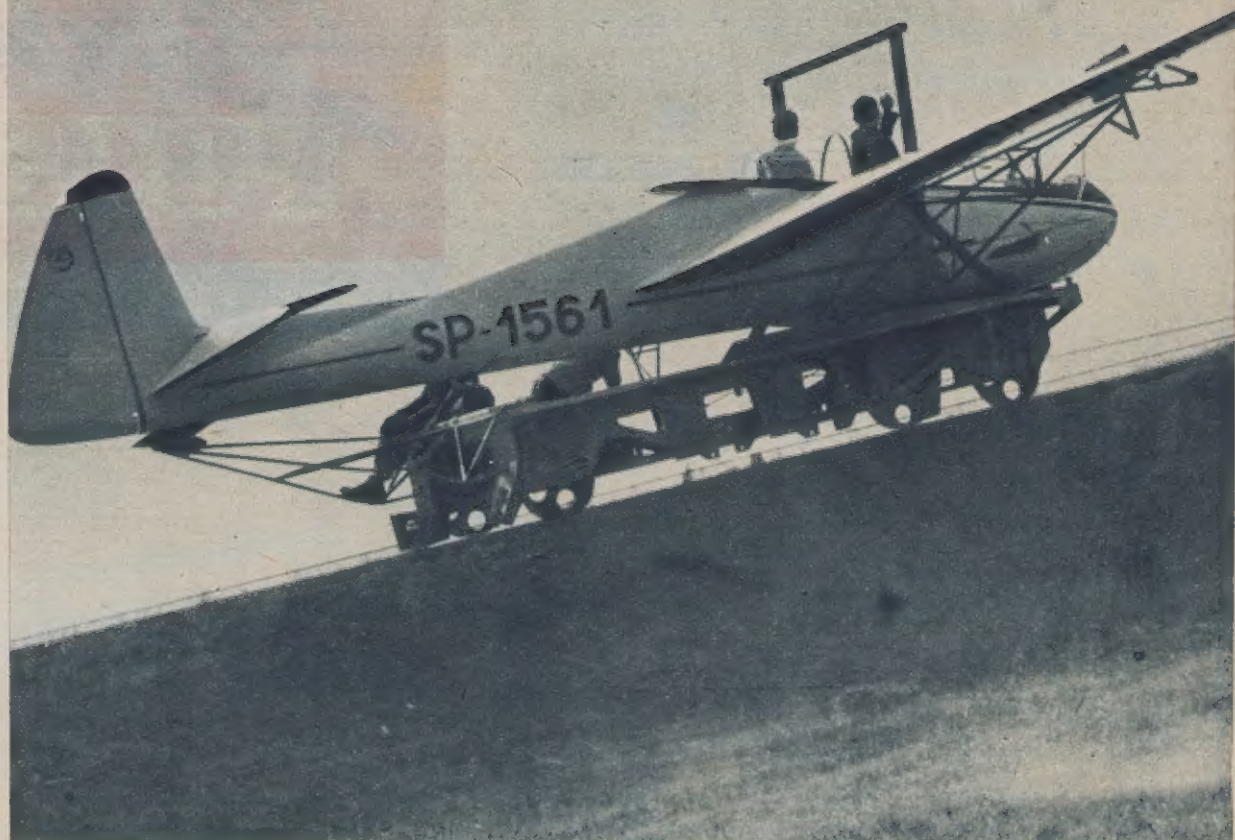
„...Jest przeto rzeczą aż nadto uzasadnioną, że główne wysiłki partii powinny być skierowane na rozbudowę bazy ekonomicznej naszego kraju. Każda nowa tona węgla i 100 kilowatów energii elektrycznej, każdy wzrost produkcji przemysłowej i rolniczej, każda złotówka i każdy grosz zmniejszający jednostkowe koszty produkcji stanowią cegiełki wmurowane w budujący się w naszym kraju gmach socjalizmu. Im więcej będzie tych cegiełek, tym szybciej posuwała się będzie jego budowa”.

XII Plenum KC PZPR, które obradowało na początku drugiej połowy października br., posiada duże znaczenie. Odpowiedziało ono bowiem na najbardziej istotne pytania i nakreśliło długofalową perspektywę rozwoju kraju. Plenum przyjęło także doniosłą decyzję o zwołaniu na 10 marca przyszłego roku III Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, wysuwając zarazem hasło rozwinięcia konkretnego Czynu Zjazdowego. Fala zobowiązań dla uczczenia III Zjazdu objęła dziś swym zasięgiem już cały kraj.

Projekty wytycznych rozwoju naszego kraju w latach 1959—1965 oraz wytycznych polityki partii na wsi są więc nie tylko przedmiotem dyskusji wewnętrzpartyjnej, ale ogólnonarodowej dyskusji całego naszego społeczeństwa. Są to problemy, które warunkują dalszy rozwój naszej gospodarki. Chodzi bowiem o pomnożenie sił naszego kraju, o wszystkie małe i wielkie sprawy, które w sumie sprowadzają się do jednego celu — wzrostu dobrobytu. Wdzięczne to pole dla każdego komu droga jest przyszłość Polski.

To gospodarskie spojrzenie, myślenie kategoriami ekonomicznymi i mobilizowanie wewnętrznych możliwości konieczne jest także w naszym lotnictwie. Jest w nim bowiem wiele wcale niełatwych problemów, które trzeba będzie rozstrzygnąć w ciągu najbliższych lat. Myśleć i radzić nad rozwojem swoich organizacji, ośrodków, instytucji i przedsiębiorstw lotniczych muszą wszyscy pracownicy i działacze lotnictwa. Aby i tu szukać złotych cegiełek dla murującego się w naszym kraju gmachu socjalizmu.

IKARUS



Jesienią na Żarze: „Bocian” na wózku transportowym w drodze na szczyt.

Foto: B. Koszewski

DO
i
OD



redaktora „Skrzydlatej”

Niezapomniany dzień

W poczytnym piśmie „Skrzydłata Polska” z 1.10.58 r. Nr 40 (378) przeczytałem skargę p. J. Fortuny zatytułowaną „Wyrzucić tych tam”, z której wynika, że wstęp na lotniska aeroklubów jest nadal utrudniony. Opisany wypadek istotnie trzeba zaliczyć do bardzo nieprzyjemnych.

Ze swojej strony pozwalam sobie opisać wyjątkowo przyjemny przypadek, który zdarzył mi się w Ciechanowie. Syn mój Stanisław odbywał tam w sierpniu szkolne loty na „Czapli”. Któregoś dnia wstąpiłem przejazdem na szybowisko. Przedstawiłem się Kierownikowi Szkoły prosząc o pozwolenie przyjrzenia się lotom. Zostałem mile zaproszony i włączyłem się do grupy udającej się na start. Usiadłem między chłopcami włączając się do rozmowy, z której Oni zrozumieli, że nie mają do czynienia tylko z ojcem Ich kolegi, ale i z dawnym pilotem szybowcowym i samolotowym.

Nie muszę opisywać radości, w ciągu kilku minut przeżywanej gdy Stanisław odbywał lot, jak również naszego stłumionego wzruszenia, gdyśmy sobie w oczy patrzyli po skończonym locie.

Wielkie marzenia zaczęły się spełniać. Syn mój będzie pilotem.

Zrozumiał również nasze przeżycie instruktor, do którego jakimś sposobem dotarła wiadomość, że kiedyś byłem pilotem. Dał temu wyraz, zapraszając mnie na dwuster na „Czapli”. Po wielu latach znowu poczułem w rękę knypel.

Niezapomniany dzień, za który Kierownikowi Szkoły i Instruktorowi tą drogą serdecznie dziękuję.

Mgr inż. TADEUSZ DROZDOWSKI — Kraków

Gdzie nas czytają za granicą?

Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch” nadesłało nam wykaz rozprowadzania „Skrzydlatej Polski” za granicę w pierwszym półroczu br. Wynika z niego, że nasze czasopismo czytane jest w następujących dwudziestu krajach:

Austria, Anglia, Australia, Brazylia, Belgia, Bułgaria, Czechosłowacja, Chiny, Francja, Holandia, Kanada, NRD, NRF, Rumunia, Szwajcaria, Szwecja, USA, Wietnam, Węgry i Związek Radziecki. Najwięcej egzemplarzy rozchodzi się do Czechosłowacji — 222. ZSRR — 182 egz., a do NRD — 110 egz. Dodać do tego należy, że w drodze wymiany pomiędzy redakcjami lotniczymi wysyłamy jeszcze nasze czasopismo do Jugosławii, Włoch i Japonii. W sumie więc czytają nas za granicą w 23 krajach.

(red)

„SKRZYDLATA POLSKA” — TYGODNIK LOTNICZY ● WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE.

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 40061-7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.), Red. nacz. 42410.

Redaguje Kolegium w składzie: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZAREBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch” — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO 1-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — 1 zł 9 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa. ul. Miedziana. NUMER PODPISANO DO DRUKU 22 PAŹDZIERNIKA 1958 R. NAKŁAD 30 000 EGZ. Zam. 6369/C A-37

ZSRR zamierza również wyrzucić rakietę księżycową

PROF. Witalij Bronsztajn, doradca naukowy planetarium moskiewskiego, oznajmił, iż uczeni radzieccy zamierzają wyrzucić wkrótce „sputnika księżycowego”. Będzie on zaopatrzony w instrumenty naukowe. Rozmiary satelity księżycowego mają być zbliżone do rozmiarów sputnika nr 2, który — jak wiadomo — ważył pół tony.

Bronsztajn podkreślił, iż Związek Radziecki dysponuje już silnikami rakietowymi, których ciąg wystarcza do wyrzucenia sputników aż na orbitę okołoksiężycową. Obliczeń, które pozwoliły zbudować dwa udoskonalone typy rakiet księżycowych, dokonał W. Jegorow, członek Instytutu Matematycznego Akademii Nauk ZSRR.

Profesor zaznaczył, iż uczeni radzieccy starają się zapewnić możli-

wie największy stopień dokładności w obliczeniu i ustalaniu prędkości początkowej pojazdu księżycowego, by uniknąć przykrych niespodzianek w rodzaju tej jaka spotkała twórców amerykańskiego „Pioniera”. Prędkość początkowa sputnika księżycowego powinna wynosić 11,1 km na sekundę.

Prof. Bronsztajn powiedział, że uczeni radzieccy zamierzają wyrzucić w bliskiej przyszłości dwa pojazdy księżycowe; jeden z nich miałby spaść na Księżyc, drugi zaś okrążyłby srebrny glob i powrócił na Ziemię. (A)

DRUGI CHIŃSKI SAMOŁOT

W technikum lotniczym w Szananie przeszedł próby lotu drugi samolot zbudowany siłami zakładu naukowego w Chinach. Po raz pierwszy udało się zbudować w ub. mieście 8-miejscowy aparat pociągającym silnikami.

Nowy samolot zbudowany został w ciągu 65 dni. Przeznaczony jest głównie do celów rolniczych. Zasięg — 470 kilometrów, pułap — 4 tys. m. (A)

Uroczyste zebranie KSL



DNIA 21 października br., w lokalu Aeroklubu PRL, odbyło się uroczyste posiedzenie Klubu Seniorów Lotnictwa, poświęcone przekazaniu odnalezionych pamiątek władzom APRL. Najcenniejszą wśród nich była Księga Pamiątkowa ARP, prowadzona od chwili założenia tej

organizacji. Wszystkie pamiątki przekazane zostały na ręce prezesa APRL wiceministra Stefana Antosiewicza.

Obszerniejsze sprawozdanie podamy w jednym z następnych numerów. (s)

Nasz transport lotniczy w „Małym roczniku statystycznym” na rok 1958

W jednym z ostatnich numerów „Skrzydlatej Polski” uskarżał się IKARUS, że brak jest ze strony PLL „Lot” m. in. statystycznych informacji na temat ekonomicznych wyników działalności przedsiębiorstwa. Obecnie możemy częściowo wypełnić tę lukę — dzięki wydaniu „Małego Roczника Statystycznego” na rok 1958.

A więc — jak podaje MRS — w okresie od grudnia 1948 r. do tegoż miesiąca roku ubiegłego łączna długość polskich linii lotniczych wzrosła z 10 167 km do 10 493 km. Wzrosła też do 20 000 km długość dwóch nowych połączeń, dzięki czemu ogólna ich liczba zwiększyła się do 17. W tym samym okresie nasze samoloty komunikacyjne przewiozły 3 799,5 ton ładunku — o 466,2 tony więcej niż w roku poprzednim.

Po raz pierwszy podaje rocznik zestawienia dotyczące zatrudnienia i płac. Wynika z nich, że ilość pracowników „Lotu” wzrosła w ciągu ubiegłego roku z 1 400 do ok. 1 900, zaś przeciętna wysokość płacy zwiększyła się z 1 430 do 1 729 zł.

Strub.

Milion kilometrów Steni Wiegman

DNIA 15 października br. stewardessa Polskich Linii Lotniczych „Lot” Stefania Wiegman obchodziła milą uroczystość. Tego dnia, podczas lotu na trasie Paryż — Warszawa (dokładnie nad Berlinem), przeleciała milionowy kilometr w czasie swej trzyletniej służby w powietrzu. Pracę stewardessy Stefania Wiegman rozpoczęła dnia 8 marca 1955 roku przelotem z Warszawy do Kopenhagi. Obecnie jest ona z kolei trzecią milionerką wśród stewardess Polskich Linii Lotniczych „Lot”.

Z tej okazji w imieniu naszych czytelników jak i własnym składamy pani Steni serdeczne gratulacje i... czekamy na drugi milion kilometrów. (m)



Stefania Wiegman w rozmowie z kapitanem statku PLL „Lot” Stefanem Wideliskim.

Austriackie Linie Lotnicze uruchomiły linię Wiedeń — Warszawa

DNIA 17 października na lotnisku Okęcie w Warszawie wylądował pierwszy samolot austriackich linii lotniczych AUA. W listopadzie br. nastąpi oficjalne otwarcie tej linii.

Na pokładzie pierwszego austriackiego samolotu przybyła 7-osobowa delegacja AUA, z dyrektorem naczelnym tego przedsiębiorstwa p. Froeschlem na czele.

Do obsługi linii Warszawa — Wiedeń przedsiębiorstwo AUA przeznaczyło 4-silnikowe „Viscounty”, które będą latały na tej trasie raz w tygodniu — w piątki. Dzięki temu stolica nasza otrzyma trzecie bezpośrednie połączenie z Wiedniem. Na linii wiedeńskiej od dawna już latają dwa razy w tygodniu samoloty PLL „Lot”. (A)

Grób płk. Kubali znajduje się w woj. szczecińskim

NA cmentarzu w Choszcznie (woj. szczecińskie) odkryto grób znanego pilota polskiego płk. Kubali, który razem z mjr. Idzikowskim próbował przed wojną dwukrotnie przelotu przez Atlantyk. Płk. Kubala zmarł 13.V.1941 r. w czasie wojny, jako jeńiec wojenny w „Oflagu”, który znajdował się pod Choszcznem. (A)

1 listopada zamknięcie Calorocznych Zawodów Spadochronowych

CALOROCZNE Zawody Spadochronowe „Skrzydlatej Polski” dobiegają końca, z każdym dniem następują nieoczekiwane przesunięcia w tabeli. Pozycja dotychczasowego lidera Ireneusza Zapaśnika z Gdańska jest nadal zagrożona, ponieważ większość sekcji spadochronowych przystąpiła pod koniec trwania zawodów do intensywnych skoków. Do zamknięcia listy zgłoszeń pozostało jeszcze dwa dni.

W ciągu ostatniego tygodnia otrzymaliśmy siedem dalszych zgłoszeń. Cztery z Wrocławia — Henryka Czyża (II — 3,20 m i 9 m; V — 7,32 m i 2,40 m), Waldemara Bołotowicza (II — 31,02 m i 56,53 m), Ryszarda Kusa (V — 4,70 m i 55,95 m) oraz trzy z Inowrocławia — Benedykta Kempskiego (I — 110 m i 12,10 m; II — 42,20 m i 12,50 m) jak również Romana Cajznera (II — 64 m i 13,50 m).

W chwili obecnej układ miejsc w tabeli przedstawia się następująco (podajemy wyniki pierwszych pięciu mężczyzn i dwóch kobiet):

MĘŻCZYŹNI:

1. Ireneusz Zapaśnik (Gdańsk)	416,31 pkt
2. Henryk Czyż (Wrocław)	578,06 pkt
3. Lech Jeske (Warszawa)	404,00 pkt
4. Benedykt Kempski (Inowrocław)	423,20 pkt
5. Paweł Lipowczan (Warszawa)	359,00 pkt

KOBIETY:

1. Aleksandra Woźtkowiak (Poznań)	281,04 pkt
2. Romana Skatulska (Warszawa)	272,84 pkt

Czekamy na dalsze zgłoszenia z aeroklubów regionalnych. (m)

Powrót po ciężkiej operacji oczu

W czwartek, dnia 16 października br. po południu, wrócił z Londynu do Warszawy jedenastomiesięczna Ela Kowalska. Ta niezwykła pasażerka opiekowała się w czasie podróży polską stewardessą Julietta Kajser wysłaną na koszt Polskich Linii Lotniczych „Lot”. Ela Kowalska przebywała w słynnej klinice londyńskiej prof. Stallarda, ponieważ oczy dziecka zostały zaatakowane przez raka. Ciężka operacja dokonana w Wielkiej Brytanii udała się i dziecko wróciło zdrowe do swych rodziców.

Katastrofa samolotu Tu-104

W pobliżu Kenasz (Czuwaska ASRR) uległ 17.X katastrofie w czasie lotu z Pekinu do Moskwy radziecki samolot pasażerski TU-104. Samolot rozbił się. Pasażerowie i załoga ponieśli śmierć.

Wśród 65 pasażerów samolotu znajdowali się m. in. przewodniczący chińskiej delegacji kulturalnej udającej się do Afganistanu i ZRA, pracownicy ministerstwa handlu zagranicznego i ministerstwa spraw zagranicznych ChRL, eksperci zagraniczni, którzy przebywali w Chinach na zaproszenie władz chiń-

skich oraz 25 działaczy organizacji studenckich i młodzieżowych: Czechosłowacji, Ceylonu, Cypru, Gwadelupy, Gujany, Iraku, Kamerunu, Laosu, Madagaskaru, Maroka, NRD, Rumunii, Węgier i ZSRR, wracających z V Kongresu MZS w Pekinie do swych domów.

Przyczyny katastrofy zbada specjalnie utworzona komisja rządowa. Wśród ofiar katastrofy znajduje się Polak — Edward Rutkowski. Był on pracownikiem biura rady handlowego w Pekinie.

KLUB SENIORÓW LOTNICTWA APRIL

ISTNIEJĄCY przy Aeroklubie Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej Klub Seniorów Lotnictwa, prowadząc ożywioną działalność towarzyską wśród członków Klubu, ma również interesujące przedsięwzięcia i plany w zakresie działalności popularyzatorskiej w dziedzinach wiedzy lotniczej i nie tylko lotniczej.

Na zebraniach Klubu Seniorów, które odbywają się w lokalu Aeroklubu PRL w każdy wtorek po pierwszym danego miesiąca, można spotkać wielu znanych i zasłużonych pilotów oraz przedstawicieli nauk lotniczych starszej generacji, przy czym godna podkreślenia frekwencja członków Klubu w jego posiedzeniach jest wymownym dowodem niesłabnącej więzi nestorów nasze-

go lotnictwa ze sprawami lotniczymi.

W ostatnim zebraniu Klubu Seniorów, które odbyło się dnia 7 października br., wzięli również udział przedstawiciele Zarządu Głównego Aeroklubu PRL w osobach prezesa — wiceministra Stefana Antosiewicza, Sekretarza Generalnego — Tadeusza Rejniaka i Dyrektora Aeroklubu — pplk. Krzysztofa Donigiewicza, który zapoznał członków Klubu Seniorów z aktualnymi kierunkami prac Dyrekcji i Zarządu Aeroklubu PRL. Na zebraniu tym wyświetlone zostały również filmowe kroniki lotnicze Aeroklubu PRL.

Klub Seniorów zajmuje się między innymi gromadzeniem pamiątek lotniczych i — jak zaanonsował Prezes Klubu Mieczysław Pietraszek

— na następnym zebraniu Klubu Seniorów w dniu 21 października br. dokonane zostanie przekazanie Zarządowi Głównemu Aeroklubu PRL kilku cennych pamiątek lotniczych, które przez długie lata wojny były zakopane w ziemi.

A oto jak wygląda program dotychczas wygłoszonych i planowanych na następne posiedzenie Klubu interesujących odczytów, które nie mają charakteru rozpraw wybitnie naukowych, lecz ujmowane są popularnie i przystępnie dla każdego słuchacza:

16.09. — prof. Nicol: „Bariera dźwiękowa i bariera cieplna”.

7.10. — prof. Janik: „Kongres nauki lotniczej w Madrycie”.

21.10. — prof. Pietraszek: „Niewiedza czyni duże postępy”.

4.11. — inż. Markowski: „Silniki odrzutowe i atomowe”.

18.11. — mgr Woźczek: „Podróże kosmiczne”.

2.12. — inż. Litwinowicz: „Lotnictwo cywilne Francji i Włoch”.

16.12. — prof. Wójcik: „Atomistyka źródłem napędu”.

Spodziewane są również odczyty Jarosława Iwaszkiewicza i Stanisława Strumpha-Wojtkiewicza o literaturze oraz Józefa Muszkata-Jotema o publicystyce.

Jak widać — program jest bogaty, tematyka różnorodna, a co najważniejsze bardzo interesująca. Wypada pogratulować Klubowi Seniorów jego aktywności i oczywiście życzyć powodzenia w dalszych pracach.



Na zdjęciach — wyżej i niżej: Seniorzy naszego lotnictwa sportowego na zebraniu Klubu w dniu 7 października br.





Aleksander Pokryszkin



Iwan Kożedub

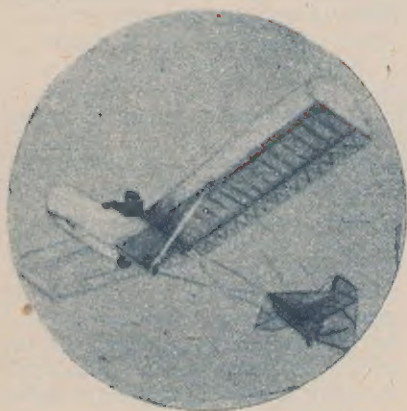


Borys Safonow



Wiktor Tałalichin

40 LAT W PIERWSZYCH SZEREGACH MŁODZIEŻY ZSRR



Próby w locie szybowca KA-11, skonstruowanego przez kazańskich studentów-komsomolców.

40 lat temu, w dniu 29 października 1918 roku, decyzją I Ogólnorosyjskiego Zjazdu Związków Młodzieży Robotniczej i Chłopskiej w Moskwie powołany został do życia Rosyjski Komunistyczny Związek Młodzieży — Komsomol. Od tej chwili Komsomol stał się nieodłącznym pomocnikiem partii komunistycznej. Na VI Zjeździe, po śmierci Lenina, Komsomol przyjął imię — Leninowski.

„Komsomol, jak ognisko wielkiego pieca, przetapia i formuje nowego radzieckiego człowieka” — te słowa Michała Kalini-
na o Komsomole trafnie charakteryzują organizację, którą wychowała najsławniejszych lotników radzieckich, obrońców Republiki Rad w czasie walk rewolucyjnych, bohaterskich bo-

jowników antyfaszystowskich II wojny światowej i mistrzów pilotażu doby obecnej. Wychowankami leninowskiego Komsomolu, który w roku 1931 na IX Zjeździe objął szefostwo nad lotnictwem radzieckim, byli tacy m. in. lotnicy jak Bohater Związku Radzieckiego sławny beznogi pilot myśliwski Aleksiej Maresjew, trzykrotni Bohaterowie Związku Radzieckiego — Iwan Kożedub i Aleksander Pokryszkin, dwukrotni Bohaterowie Związku Radzieckiego — Aleksander Mołodczyj, Borys Safonow, Dymitr Glinka, Wiktor Tałalichin — który wykonał jako jeden z pierwszych lot zakończony uderzeniem własnym

samolotem w maszynę wroga, jak Michał Diewiatajew — znany ze swej brawurowej ucieczki z Niemiec na porwanym bombowcu Heinkel-111.

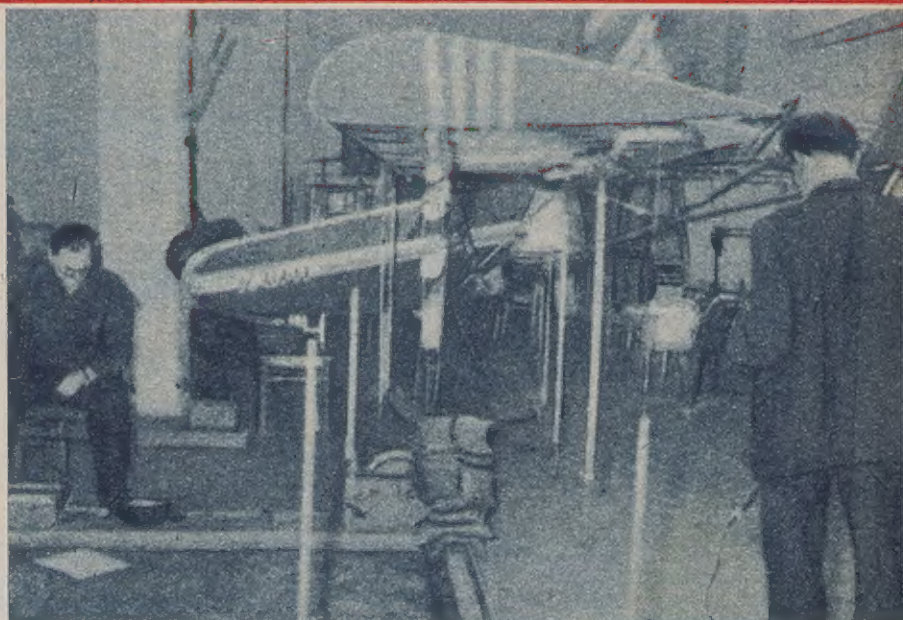
W latach II wojny światowej na 10 942 żołnierzy i oficerów zaszczyconych tytułem Bohatera Związku Radzieckiego — około 7 tysięcy nie miało lat 30. Byli to komsomolcy i wychowankowie Komsomolu. Ponad 3,5 miliona komsomolców otrzymało wysokie odznaczenia bojowe. W liczbie tych młodych mężczyzn i kobiet — wielu było lotników.

Komsomolcami byli również znani szeroko na świecie zasłu-

żeni piloci sportowi, jak Siergiej Anochin, Olga Klepikowa, Margerita Raceńska. Członkami organizacji są najlepsi dziś w ZSRR spadochroniarze, piloci, szybowcowi i silnikowi, tacy jak mistrzyni świata Nadieżda Priachina, mistrzowie ZSRR Jurij Judin i Nikołaj Anfilatow, rekordzistka śmigłowcowa Irina Gurowa oraz wielu modelarzy — rekordzistów.

40-lecie Komsomolu młodzież radziecka obchodzi szczególnie uroczystie. Wśród 18-milionowej rzeszy komsomolskiej w czołowej grupie przodujących członków organizacji — są lotnicy wojskowi i sportowi.

Niżej — z lewej: „Latające kółko” aparat pionowego startu zaprojektowany przez komsomolców J. Kazancewa i E. Kuklewa. Z prawej: Szybowiec KA-11 podczas prób statycznych. Szybowiec ten, jak i „kółko”, opracowali studenci-komsomolcy Kazańskiego Instytutu Lotniczego.



POLSKI DZIEŃ W CLINCENI

Od naszego wysłannika

Z inicjatywy „Motoimportu” zorganizowano pokaz polskiego sprzętu lotniczego na lotnisku aeroklubu Bukareszt w Clinceni. Pokazy odbyły się w dniu 28 września br. w obecności władz sportu lotniczego Rumunii licznie zaproszonych gości, w tym członków wielu ambasad. Gospodarzem pokazów był radca handlowy ambasady PRL w Rumunii A. Horczak. Kierownikiem polskiej ekipy był mgr Miszewski z „Motoimportu”, a pilotami: inż. A. Abłamowicz i H. Słowik — samolot „Bies”, R. Sochacki — szybowiec „Jaskółka” oraz Redas i inż. Bekier — szybowiec „Bocian”. „Bies” przyleciał bezpośrednio z Warszawy, a szybowce dostarczono koleją na miejsce pokazów.

25 września tuż o zmierzchu nad Clinceni podczas intensywnego treningu pilotów aeroklubu (starty za wyciągarką, loty samolotowe) pojawiły się lecące skrzydło w skrzydło dwa samoloty. Jednym z nich był „Bies”, a drugim rumuński Jak-18 prowadzący swego towarzysza od lotniska cywilnego pod Bukaresztem. Wszyscy pracownicy aeroklubu wylegli na lotnisko, by powitać polską załogę. Z zapalonymi światłami pozycyjnymi, wkrótce po wylądowaniu „Jaka”, lądował precyzyjnie Andrzej Abłamowicz ze swoim mechanikiem Henrykiem Słowikiem, znany z ubiegłorocznego przelotu do Paryża na Salon Lotniczy. „Bies” robi tu nieco sensacji swoją sygnalizacją świetlną po wylądowaniu. Dostojnie podkołowuje pod hangary do grupy rumuńskich maszyn.

Następują powitania, a starszy mechanik z Clinceni rozpoznaje w „Biesie” wielkie podobieństwo do przedwojennego „Karasia”, którego tak jak i wiele innych polskich maszyn doskonale zna, gdyż były na uzbrojeniu rumuńskiego lotnictwa.

W następnym dniu przyjeżdżają szybownicy i dwa szybowce. Pierwsze obloty poprzedza sprawny montaż pod okiem inż. Bekiera z APRL, który pełni tu funkcję KCSP. Piloci rumuńscy otaczają polskie szybowce, interesując się ich wykonawstwem.

W niedzielę 28 września rozpoczyna się pokaz naszego sprzętu. Pokaz otwiera A. Abłamowicz lecąc indywidualnie na „Biesie”. Piękny start, nieco długi, po twardym spekanym od posuchy Clinceni, wznoszenie się w niebo. Korkociąg i lot nurkowy, przelot na maksymalnej i minimal-



Nasz „Bies” na lotnisku w Clinceni. W kabinie zastępca dyrektora Centralnego Aeroklubu Rumunii płk Filip. O wyposażeniu płatowca informuje inż. Abłamowicz. Płk Filip jest byłym myśliwcem, latał na polskich samolotach P-7 i P-11.



„Jaskółka” odczona przez pilotów aeroklubowych. O naszym szybowcu informacji udziela pilot Roman Sochacki.

nej prędkości, lot odwrócony i wreszcie coś co oszałamia nie tylko fachowców: beczi akcentowane w poziomie i na wznoszeniu — specjalność Abłamowicza. Samolot posłuszny sterom na kilka sekund zatrzymuje się podczas obrotu w położeniu nakazanym przez pilota.

Mistrzostwo akrobacji zostaje nagrodzone oklaskami, których nie słyszy tylko pilot nie słyszy. Lądującego „Biesa” otacza od razu grupa osób, dziękując za pokaz. Teraz następuje jakby dalszy ciąg pokazów. Każdy musi zajrzeć do kabiny, usiąść w fotelu pilota... Nie brak tu władz aeroklubu ze sławnym

asem i akrobatą powietrznym — dyrektorem Centralnego Aeroklubu Rumunii Constantinem Manolache na czele. Wśród zainteresowanych „Biesem” znalazł się również attaché lotniczy USA, który nawet namawiał usilnie Abłamowicza, by zabrał go „na pasażera” do Warszawy, gdzie miał zamiar właśnie polecieć.

Następnie wyholowani przez „Storcha” rozpoczynają pokazy nasi szybownicy. Demonstrują z wielkim opanowaniem maszyn i rozwagą zdolności własne i sprzętu. Zachwyca elegancja wykonywanych figur akrobacji i lądowanie dokładnie na miejscu startu. I znów tłumy przy szybowcach, zdjęcia, a potem piloci rumuńscy dosiadają naszych szybowców wykonując obloty zapoznawcze.

Opinie, jakie wygłaszali potem o naszym sprzęcie, są pełne superlatywów. Rumuni twierdzą, że nasze szybowce są najlepsze na świecie, a konstruktorzy ich wysoko oceniają nasze koncepcje techniczne. Michał Adascalitei, instruktor aeroklubu w Bukareszcie pragnie, by wzajemne kontakty polsko-rumuńskie w szybownictwie stały się jak najczęstsze, a pokaz dzisiejszy uważa za zapoczątkowanie takich stałych kontaktów. Szef sportu samolotowego w Centralnym Aeroklubie Rumunii Banica Emiciulescu (jeden z najslawniejszych akrobatów powietrznych w Rumunii) wierzy, że APRL i CAR będą więcej prze-

prowadzać tego rodzaju spotkań sportowych. Sugeruje, by dla wymiany doświadczeń zorganizować w przyszłości zawody samolotowe, może raid między Polską a Rumunią.

Nasze pokazy zakończone. Teraz gospodarze pragną uczcić to małe święto lotnictwa w Clinceni rozpoczynając swój program. Spod hangarów wykołowuje maleńki dwupłatowiec barwnie pomalowany. To jedyny egzemplarz specjalnego samolotu akrobacyjnego dawnej niemieckiej produkcji: Bücker „Jungmeister” BÜ-133, z silnikiem o mocy 160 KM i rozpiętości skrzydeł zaledwie 6,60 m. Za sterem tej maszyny mistrz sportu Constantin Manolache, jeden z najwybitniejszych pilotów i akrobatów w Rumunii, mający w swej 14-letniej praktyce ponad 3 tysiące godzin w powietrzu. Manolache jest uczniem również sławnego asa Banica Emiciulescu, który stoi teraz wśród widzów i kto wie czy serce starego instruktora nie bije nieco silniej...

Manolache z miejsca startuje wychodząc piękną ścieżką w powietrze. Osiąga wysokość około 150 m i teraz rozpoczyna się coś co nie często już można obejrzeć w dobie szybkich maszyn nie budowanych z myślą o akrobacji. Przypominają mi się oglądane przed 1939 rokiem akrobacje na sławnej, maleńkiej RWD-10 kręcone przez K. Plenkiewicza w Masłowie, inż. W. Rychtera w Warszawie i innych, którzy wielkie swoje mistrzostwo demonstrowali wielokrotnie. Manolache tymczasem w powietrzu, na wysokości według mojej oceny nie powyżej 50 m, kręci precyzyjnie swój program (którym zachwycił zresztą na pokazach w Tuszyńcu w roku bieżącym). Dwa zwroty nie wyżej 100 m, dwie półpętli i wreszcie przepadanie do ziemi na plecach, z którego półbeczką maszyna zgrabnie wychodzi tuż przed publicznością. Cały pokaz odbywa się w zasięgu wzroku widzów, na parterowej dosłownie wysokości. Mały samolot „chodzi” niezwykle precyzyjnie za ręką pilota. Ukoronowaniem jest lot nożycowy, kiedy wydaje się, że już, już maszyna przepadnie wisząc tylko na kadłubie i silniku prostopadle do bardzo bliskiej ziemi. Potem powrót na wysokości wyjściowej, lot plecowy do wysokości około 10 metrów (!), półbeczka, zakręt 90° i Manolache lekko jak ptak podkołowuje pod hangary.

Z kolei startują 3 dwumiejscowe samoloty rumuńskiej produkcji IAR-813. Demonstrują start i lot w zespole na wysokości około 400 m. A teraz lot „piętrowy” (samolot nad samolotem w bardzo małej odległości) i lądowanie w szyku z wyłaczonymi silnikami. Był to bardzo dobry pokaz sprawności pilotażowych i właściwości lotnych samolotu, który spotkał się z unaniem naszych pilotów oglądających loty.

Samoloty już w hangarach. Uroczystość kończy mały bankiet zorganizowany staraniem polskiego radcy handlowego w Bukareszcie. Pokazy polskiego sprzętu zakończone.

Trzeba stwierdzić, że inicjatywa naszego „Motoimportu” była niezwykle cenna i na pewno przyczyniła się do zacieśnienia więzów przyjaźni lotników obu krajów. Teraz kolej na dalsze wyprawy lotnicze, na wymianę doświadczeń i na utrwalenie nawiązanych już kontaktów.

PAWEŁ ELSZTEIN

Konstruktor szybowcowy Owidju Popa (z lewej) w przyjacielskiej wymianie doświadczeń po locie na „Jaskółce” z inż. Bekierem z PRL (z prawej). Foto: P. Elsztein (3)



W NOWYCH MUNDURACH

W dniu 11 października br. w Dowództwie Wojsk Lotniczych odbyła się uroczystość wręczenia generałom i oficerom Wojsk Lotniczych odznaczeń państwowych nadanych z okazji XV rocznicy powstania Wojska Polskiego.

Aktu dekoracji dokonał Dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki.

W czasie uroczystości generałowie i oficerowie wystąpili po raz pierwszy w nowych mundurach lotniczych, koloru stalowego.



2

1 Delegacja oficerów Wojsk Lotniczych wręcza gen. dyw. Janowi Frey-Bieleckiemu kordzik oficerski.

2 Płk. A. Aumer dekoruje ppłk. St. Skalskiego medalem „Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny”.

3 Gen. dyw. Jan Frey-Bielecki dekoruje płk. Aszkenazego Krzyżem Komandorskim O. d. r. Odrodzenia Polski.



4

4 Gen. bryg. Czubryt-Borkowski odbiera z rąk Dowódcy Wojsk Lotniczych gen. dyw. Jana Frey-Bieleckiego kordzik oficerski.

5 Dowódca Wojsk Lotniczych dekoruje Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski płk. Barała.

Foto: K. SŁUPIK



3



5

(Prawo przedruku zastrzeżone)

Samolot turystyczny PWS-8

SAMOLOT turystyczny PWS-8 zbudowany został w roku 1928 w Podlaskiej Wytwórni Samolotów, według projektu inż. J. Naleszkiewicza. Był to dwupłatowiec dwu- lub trzymiejscowy o składanych płatach, których zawieszenie wykonane było wyłącznie za pomocą elementów sztywnych.

PWS-8 brał udział w roku 1930 w Międzynarodowym Konkursie Awionetek (Challenge de Tourisme International), jednak zawodów tych nie ukończył. Był to samolot konstrukcji całkowicie drewnianej. Płaty o obrysie prostokątnym posiadały eliptyczne zakończenia. Lotki znajdowały się wyłącznie w dolnym płacie, który miał profil A. Bobek Nr 12 (12%). Płat górny o większej rozpiętości posiadał również profil 12%, Nr 11.

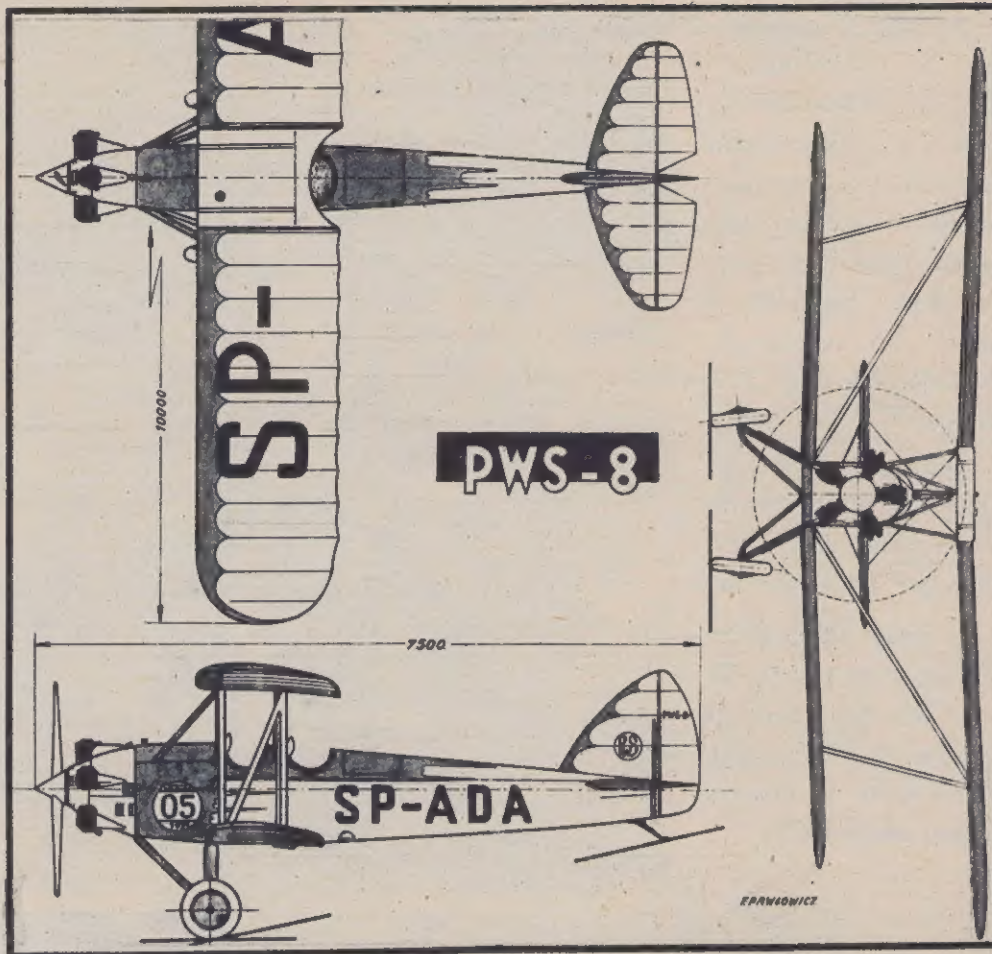
Składanie płatów odbywało się przez obrót dookoła zawias na płaszczyźnie

nie tylnych dźwigarów. Łoże silnikowe wykonane było ze spawanych rur stalowych. Sterowanie podwójne, przedni drążek wyjmowany. W kabinie tylnej orczyk, w przedniej pedały. Lotki miały napęd różnicowy. Ster kierunkowy kompensowany był za pomocą sprężyn, których naciąg regulowano specjalną dźwignią.

Podwozie zaopatrzone było w amortyzację olejową - powietrzną. Zbiornik paliwa z blachy aluminiowej o pojemności 125 l umieszczony w baldachimie. Przewidywano możliwość umieszczenia w kadłubie dodatkowego zbiornika o pojemności 60 l. Za drugą kabiną znajdował się obszerny bagażnik, który mógł być zamieniony na trzecią kabinę.

Samolot PWS-8 specjalnej roli w polskim lotnictwie sportowym, jako samolot turystyczny, nie odegrał.

FELIKS PAWŁOWICZ



PWS-8 na konkursie międzynarodowym w r. 1930.
foto ze zbiorów J. B. Cyka



DANE TECHNICZNE

Rozpiętość	—	10,00 m
Długość	—	7,50 m
Wysokość	—	2,95 m
Szerokość ze złożonymi płacami	—	2,95 m
Powierzchnia nośna	—	22,10 m ²
Cieży własny	—	455 kg
Cieży w locie	—	775 kg
Obciążenie powierzchni	—	35 kg/m ²
Obciążenie mocy	—	9,18 kg/KM
Prędkość max.	—	136 km/h
Prędkość min.	—	72 km/h
Pułap teoretyczny	—	3 000 m
Zasięg	—	700 km
Silnik gwiazdowy, czzechosłowacki Walter „Vega” I, o mocy 85 KM.		

Z ŻYCIA LOTNIKÓW POLSKICH ZA GRANICĄ

BAJAN PREZESEM SLP

Na ostatnim walnym zebraniu Stowarzyszenia Lotników Polskich w Wielkiej Brytanii wybrano nowe władze. Dotychczasowy prezes tej organizacji, były dowódca lotnictwa w Polsce przedwrześniowej L. Rayski, zgodnie ze swą uprzednią zapowiedzią nie przyjął funkcji prezesa na następne dwa lata. Nowym prezesem SLP wybrano Jerzego Bajana — zwycięzcę Challenge'u w 1934 roku w Warszawie. Jednym z czterech wiceprezesów został wybrany inż. Tadeusz Cłastuła. Przewodniczącym Komitetu Wykonawczego wybrano Czesława Głowczyńskiego. Rayskiemu nadano godność członka komitetu honorowego Stowarzyszenia.

ZJAZD GWIAZDZISTY W DETROIT

W dniach od 30 sierpnia do 1 września br. odbył się w Detroit II Gwiazdzisty Zjazd Skrzydeł Stowarzyszenia Lotników Polskich ze Stanów Zjednoczonych i Ka-

nady. Blisze szczegóły o zjeździe podamy w dalszych numerach.

ZJAZDY MYSLIWCÓW I BOMBOWCÓW

Jak podał organ SLP „Skrzydła”, w maju przyszłego roku odbędzie się w Londynie dziesiąty z kolei tzw. zjazd bombowców. W tym roku 15 listopada odbędzie się także również dziesiąty z kolei tzw. zjazd myśliwców. W obu zjazdach, które mają charakter wewnętrzny, wezmą udział byli piloci jednostek myśliwskich i członkowie załóg bombowych służący w lotnictwie polskim na Zachodzie w czasie ostatniej wojny.

EMIGRACJA LOTNIKÓW DO USA

W tym roku wyemigrowało z Wielkiej Brytanii do Stanów Zjednoczonych wielu lotników polskich, z nadzieją lepszego urzędowania się na drugiej półkuli. Należy do nich m. in. Stanisław Karpiński,

generał z lat wojny, a znany z okresu międzywojennego uczestnik Challenge'u i z wielu dalekodusznych rajdów po Europie oraz w 1932 r. do Turcji, Persji, Afganistanu, Palestyny, Syrii i Egiptu. Karpiński przebywa obecnie wraz z żoną w Los Angeles, gdzie bierze udział w pracach tamtejszego Skrzydła Stowarzyszenia Lotników Polskich.

Na temat warunków bytu lotników polskich przyjeżdżających do Stanów Zjednoczonych czytamy m. in. w organie SLP „Skrzydła” (nr 78/564) w kronice „Z życia kół i klubów SLP” następujące słowa:

„Warunki istnienia nie tylko na obszarze działalności Skrzydła w Detroit, ale w ogóle w całych Stanach Zjednoczonych, są obecnie o wiele cięższe niżeli w W. Brytanii. Lotnik przyjeżdżający do Stanów Zjednoczonych, zwłaszcza żona i obciążony rodziną, z miejsca natrafia na trudności w znalezieniu mieszkania i zatrudnienia oraz w dostosowaniu się do miejscowego tempa pracy i trybu życia codziennego, znacznie odmiennego od europejskiego.

Ta trudność zdobycia właściwej pracy i stała gonitwa za dolarem w okolicznościach, gdy często do warsztatu pracy trzeba jechać 20–30 mil w jedną stronę i podróż taka nawet własnym samochodem zabiera 40–50 minut czasu, sprawia, iż wielu lotników zamieszkałych w Stanach Zjednoczonych nie interesuje się pracą organizacyjną, będąc nadzbyt pochłonięci pokonywaniem trudności związanych z życiem codziennym”.

AEROKLUB SLP

Członkowie SLP w Anglii zajmujący się sprawami sportu lotniczego rozważają możliwość założenia Aeroklubu SLP na lotnisku w Croydon. Stowarzyszenie posiada bowiem możliwość nabycia jednego samolotu „Tiger Moth” i oddania go do użytku klubu na tym lotnisku. Aeroklub ten musiałby jednak organizować własne środki finansowe, gdyż Stowarzyszenie Lotników Polskich, jako organizacja dobroczynna, nie może subwencjonować sportu lotniczego. Jak pisze organ SLP „Skrzydła”, wszyscy zainteresowani członkostwem aeroklubu muszą się liczyć z wysokimi opłatami: składka w wysokości około 3 funty oraz opłatami za jedną godzinę lotu około 2 funty. Utworzenie aeroklubu uzależnione jest od odpowiedniej ilości kandydatów, dających gwarancję, że koszt utrzymania klubu będzie przez nich pokryty.

JESZCZE JEDEN ZJAZD

W końcu listopada br. władze SLP zamierzają zorganizować zjazd lotników polskich zamieszkałych we Francji, Belgii i Holandii.

KAPELAN Z LICENCJĄ

Naczelnym kapłanem Skrzydła w Kanadzie jest ks. Edwin Malak, który posiada licencję pilota sportowego. Odnaczony jest on także dwukrotnie Krzyżem Walecznych. (yy)

CONVAIR F-106 „DELTA DART” ● USA

Po udanych doświadczeniach z naddźwiękowym, nocnym myśliwcem F-102 „Delta Dagger”, zakłady Convair zbudowały ostatnio nową, ulepszoną wersję tego samolotu, oznaczoną F-106 „Delta Dart”. Ulepszenia polegają głównie na zwiększeniu mocy silnika, udoskonaleniach aerodynamicznych oraz na wprowadzeniu nowoczesnych urządzeń elektronowych.

Samolot wyposażony jest w system automatycznego naprowadzania na cel i sterowania uzbrojeniem — Hughes MA-1, połączony bezpośrednio z centralą naziemną. Uzbrojenie samolotu składa się wyłącznie z pocisków rakietowych, w tym zdalnie sterowane „Genie” (z głowicami atomowymi!) i „Falcon”.

F-106 jest jednomiejscowym, jednosilnikowym średniopłatem o układzie „czystej” delty.

Skrzydło o skosie 60 st. nie różni się zasadniczo od skrzydła F-102. Wyposażone jest ono w sterolotki spełniające jednocześnie rolę lotek i steru wysokości. Krawędź natarcia posiada siatkowe zagłębienie ułatwiające loty na dużych kątach natarcia.

Kadłub dość znacznie różni się od kadłuba F-102. Przewężenie wynikające z „reguły pół” jest znacznie mniej widoczne. Brak zgrubień w tylnej części.

Usterzenie kierunku trapezowe (w F-102 trójkątne), z dość znacznym skosem. Za usterzeniem umieszczony hamulec aerodynamiczny.

Silnik Pratt-Whitney J-75 P-4 o ciągu 7 700 kG (10 700 kG z dopalaczem), zabudowany w tylnej części kadłuba. Chwyty powietrza naddźwiękowe, o zmiennej geometrii (wycylona płyta klinowa do wytwarzania skośnych fal uderzeniowych). Zbiorniki paliwa integralne, w skrzydłach.

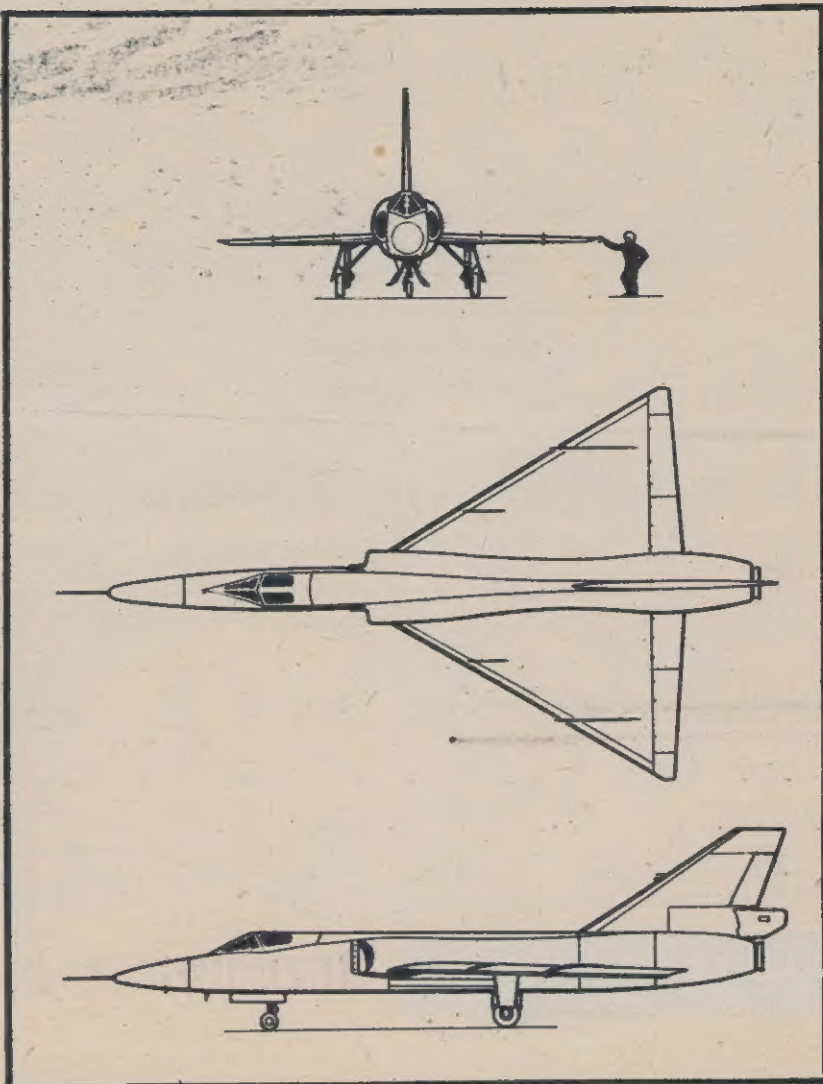
W przygotowaniu znajduje się dwumiejscowa (siedzenia w. tandem) wersja samolotu. (JS)



DANE TECHNICZNE

Rozpiętość	—	11,4 m
Długość	—	21,2 m
Wysokość	—	6,1 m
Prędkość	—	~ 2 000 km/h (Ma-2)

Dalszych danych brak.



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

AVIAMILANO F-14 „NIBBIO” ● WŁOCHY

ZACHĘCONY doświadczeniem z udanym dwumiejscowym samolotem sportowo-turystycznym F-8 „Falco”, konstruktor zakładów Aviamilano, inż. Stelio Frati, skonstruował ostatnio rozwojową czteromiejscową wersję tego samolotu, oznaczoną F-14 „Nibbio”. Pierwszy lot nowego samolotu odbył się 14 stycznia 1958 r. Podobnie jak „Falco”, „Nibbio” odznacza się niezwykle elegancką sylwetką i całkowicie drewnianą konstrukcją oraz doskonałymi osiągnięciami.

„Nibbio” jest jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem.

Skrzydło o obrysie trapezowym posiada profil laminarny i pokrycie z grubej sklejki o dużej gładkości.

Kadłub o bardzo czystych liniach mieści nad płatem wygodną, komfortowo urządzone czteromiejscową kabinę wyposażoną w dwuster i pełne urządzenie radio-we. Osłona z pleksi odsuwana do tyłu.

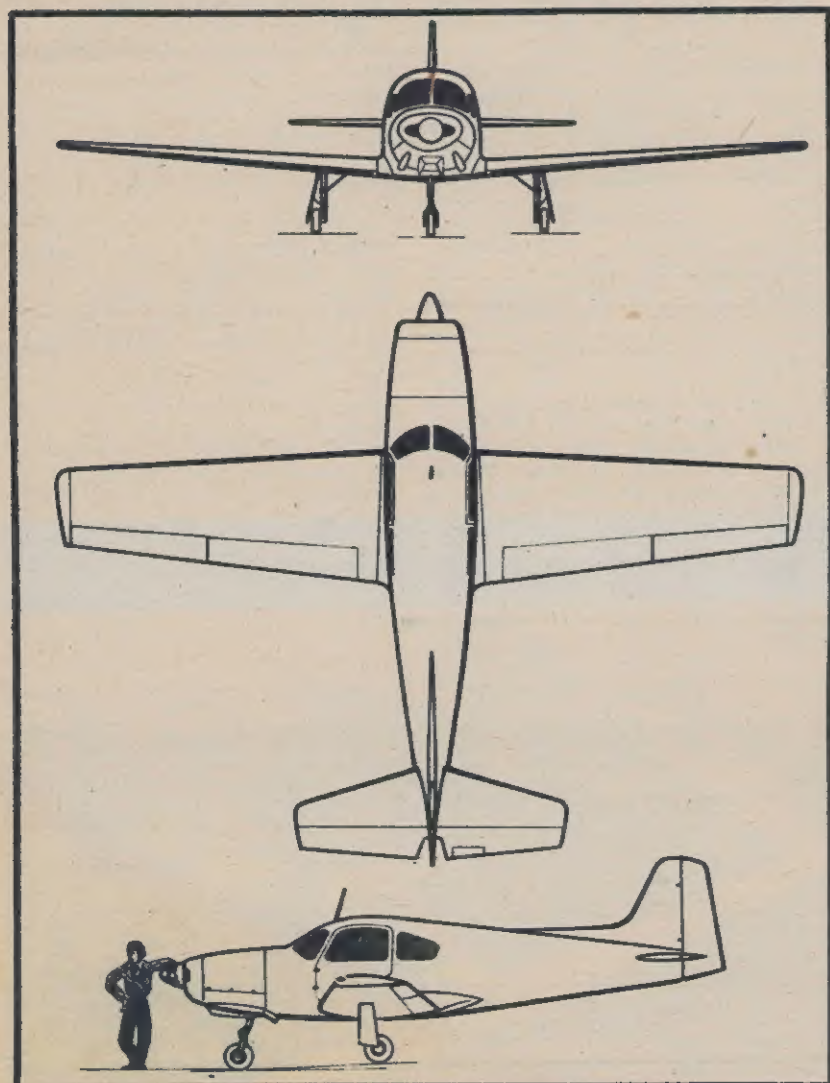
Podwozie trójkółowe, chowane w locie w skrzydła i przednią część kadłuba.

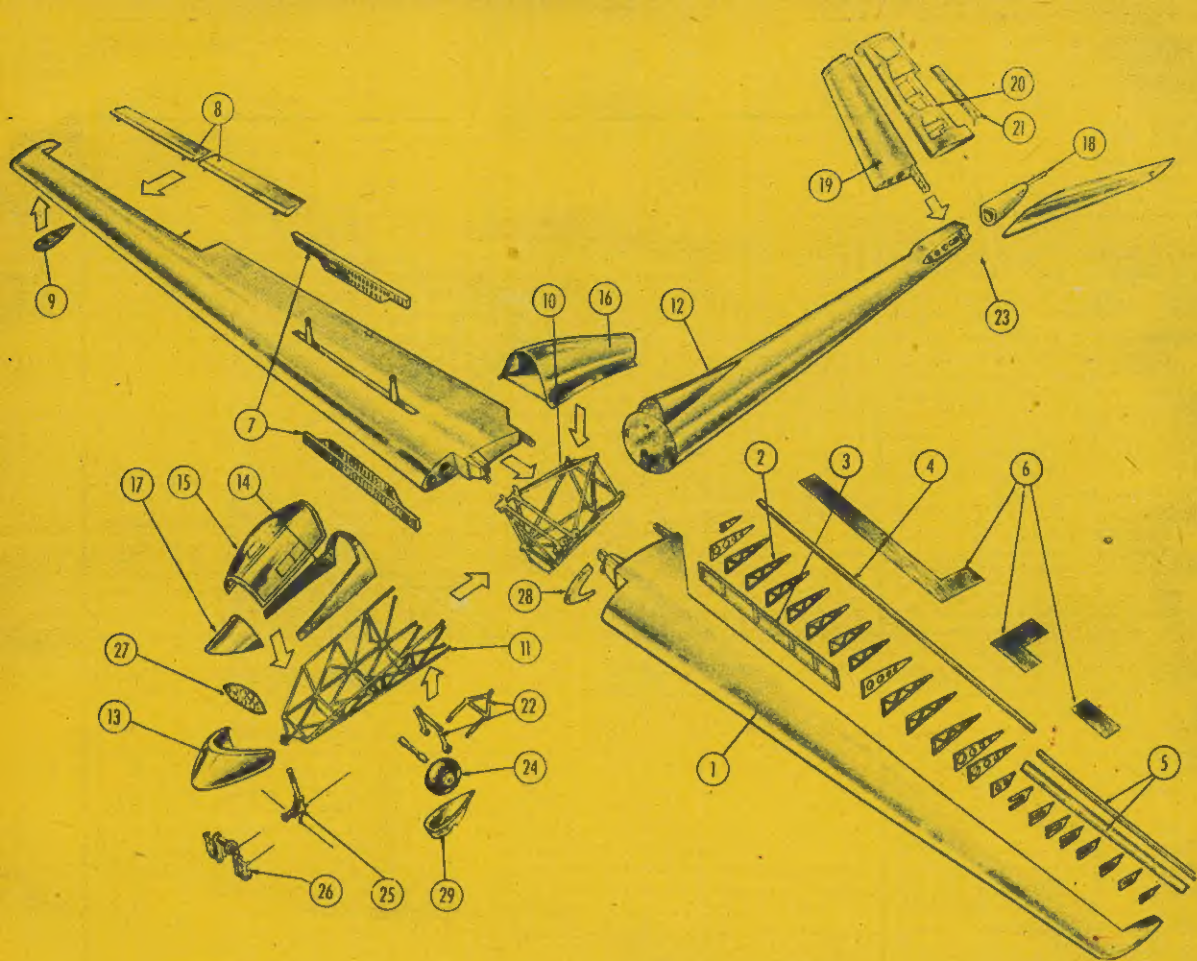
Silnik płaski, sześciocylindrowy, Lycoming 0-360 o mocy 180 KM. Śmigło przestawialne. (JS)



DANE TECHNICZNE

Wymiary:		Obciążenie pow.	—	85,4 kG/m ²
		Obciążenie mocy	—	0,1 kG/KM
Rozpiętość	—	Osiągi:		
Długość	—	Prędkość maks.	—	310 km/h
Wysokość	—	Prędkość przelotowa	—	290 km/h
Pow. nośna	—	(H=2 000 m)		
Wydluzenie	—	Prędkość minimalna	—	92 km/h
Ciężary:		Pułap	—	5 400 m
Ciężar własny	—	Zasięg	—	1 000 km
Ciężar w locie	—			



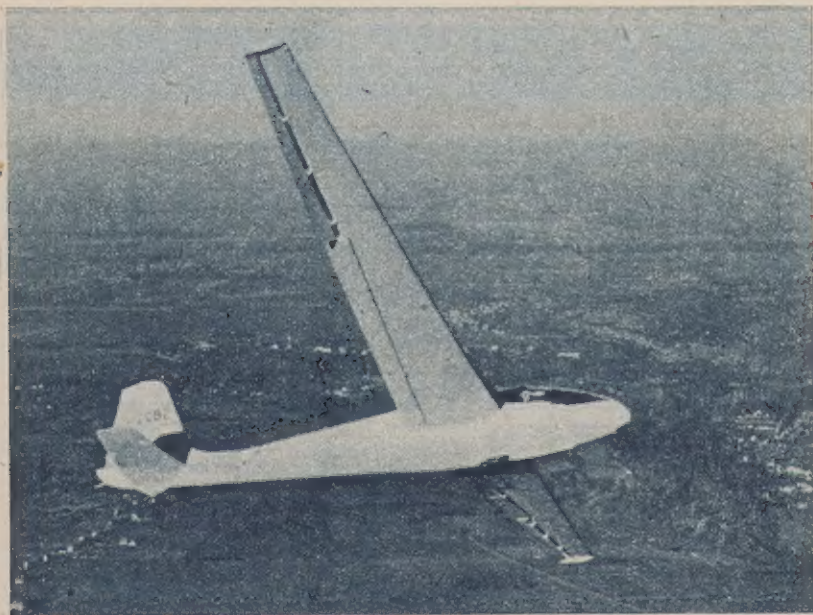


„FAUVETTE” W PROSZKU

Oznaczenia: 1 — Keson skrzydła z okuciami, 2 — Żebra, 3 — Dźwigar pomocniczy, 4 — Krawędź spływu, 5 — Szczelina lotki, 6 — Wzmocnienie pokrycia, 7 — Hamulce aerodynamiczne, 8 — Lotki, 9 — Zakończenie skrzydła, 10 — Kratownica środkowa, 11 — Kratownica przednia, 12 — Tylna część kadłuba, 13 — Przód kadłuba, 14 — Łoże osłony kabiny, 15 — Osłona kabiny, 16 — Osłona części środkowej, 17 — Osłona części przedniej, 18 — Zakończenie kadłuba, 19 — Statecznik, 20 — Ster, 21 — Kłapka wyważająca, 22 — Podwozie, 23 — Płozą tylną, 24 — koło podwozia, 25 — Drażek sterowy, 26 — Pedaly, 27 — Tablica przyrządów, 28 — Osłona połączenia skrzydła i kadłuba, 29 — Osłona koła podwozia.

mgr inż. JUSTYN SAMDAUER

Rozmowa z konstruktorem szybowców Breguet



Z p. Jean Cayla, znanym francuskim konstruktorem szybowców, poznaliśmy się w r. 1956 w St Yan. Jako główny konstruktor Breguet'a -901 wygłosił on wówczas na kongresie OSTIV odczyt na temat założeń projektowych tego szybowca. Odczyt był bardzo ciekawy; uzasadnienie wyboru głównych parametrów szybowca oraz relację z prób w locie wygłosił p. Cayla z typowo francuską swadą. Największe zaciekawienie wzbudziły filmowane pomiary opływu lotek na dużych kątach natarcia; skuteczność lotek na małych prędkościach była piętą achillesową prototypu. Jeżeli dobrze pamiętam, pomiary w locie wykazały, że przy pełnym wychyleniu lotki do góry następowało niekorzystne zaburzenie opływu; p. Cayla uporał się z tym zmniejszając zakres wychylenia. Po odczycie, zabierając głos w dyskusji, zwróciłem uwagę, że podobne trudności pokonał w SZD na innej drodze, a mianowicie przez właściwy dobór kształtu szczeliny między skrzydłem i lotką. Dyskusja nasza nie ograniczyła się tylko do tego tematu i przeciągnęła się dość długo. Nie

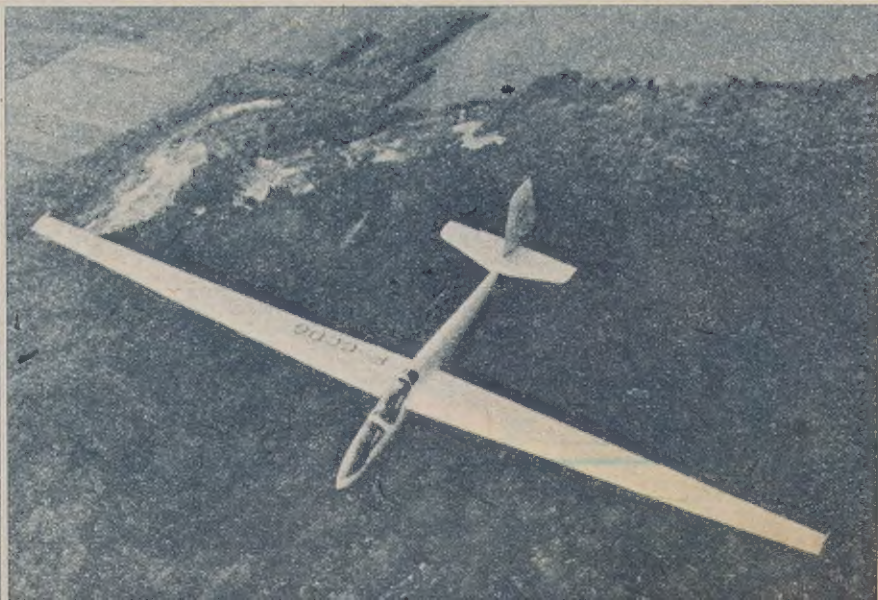
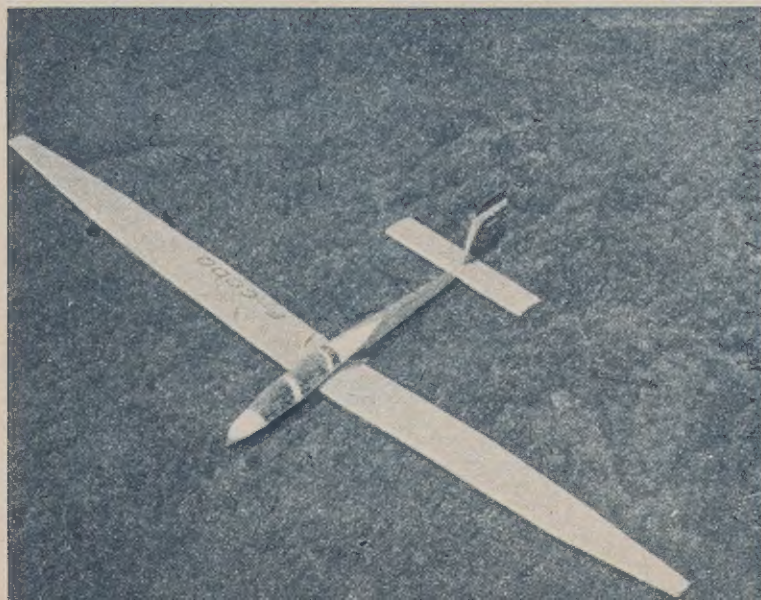
wiedziałem jeszcze wówczas, że p. Cayla jest nie tylko znanym konstruktorem, lecz również wysokiej klasy pilotem szybowcowym. Dowiedziałem się o tym przypadkiem przeglądając w zeszłym roku w „Aviasport” sprawozdanie z szybowcowych mistrzostw Francji, w których p. Cayla brał udział.

Kiedy po przyjeździe ekipy francuskiej do Leszna zobaczyliśmy się znowu, p. Cayla pełnił funkcję pomocnika zawodnika. Przywitaliśmy się jak dobrzy znajomi. Umówiliśmy się jak wówczas, że przy najbliższej sposobności porozmawiamy o interesujących nas sprawach. Sposobność taka nie nadarzyła się przez cały czas trwania zawodów — dopiero w ostatnim dniu usiedliśmy w kawiarence na lotnisku i p. Cayla opowiedział mi o swojej pracy.

Zakłady Breguet organizują obecnie swoją czwartą fabrykę, położoną w pobliżu Pirenejów, w Aire sur l'Adour. Fabryka ta pracuje już od roku i ma stać się ośrodkiem konstrukcji i produkcji szybowców oraz lekkich samolotów. W chwili obecnej zakład ma profil wyłącznie szybowcowy i zatrudnia około 110 pra-

Wyżej: Jednomiejscowy szybowiec wyczynowy Breguet-901-S1. Niżej: Dwumiejscowy szybowiec szkolno-treningowy Breguet-902 „Choucas”.

Dwumiejscowy szybowiec wyczynowy Breguet-904 „Nymphale”.





Rozentuzymowani w państwowej fabryce samolotów w Lesznie. W tle: samolot Breguet 901. W pierwszym planie: samolot Breguet 905. W tle: samolot Breguet 901. W pierwszym planie: samolot Breguet 905.

Najciekawszy koncept samolotu szybowca w Lesznie. W tle: samolot Breguet 905. W pierwszym planie: samolot Breguet 905.

owników. Docelowy stan zatrudnienia ma wynosić 250 pracowników; zostanie on prawdopodobnie osiągnięty w 1959 r.

Ponieważ w konstrukcji szybowców Breguet duże zastosowanie znajdują tworzywa sztuczne, fabryka wyspecjalizowała się w dziedzinie lotniczych zastosowań tych tworzyw i niezależnie od własnej produkcji wykonuje zamówienia dla pozostałych zakładów Breguet. W dziedzinie lekkich samolotów zakład prowadzi na razie tylko analizę rynku jako podstawę do rozpoczęcia pierwszej konstrukcji.

Fabryka w Air sur l'Adour powstała dopiero niedawno, ale działalność na polu szybowcowym firma Breguet prowa-

dzi od wielu lat. Pierwszą konstrukcją powojenną był wyczynowy Breguet 900, który p. Cayla określa jako nieudany. Doświadczenia zdobyte przy tej okazji nie poszły na marne i zostały wykorzystane w konstrukcjach późniejszych. Pierwszą z nich był wyczynowy jednomiejscowy Breguet 901, którego 2 prototypy zostały wykonane na zlecenie państwa dla pilotów francuskich startujących na V Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Anglii w 1954 r. Francuzi zdobyli pierwsze i siódme miejsce. Podczas VI Szybowcowych Mistrzostw Świata we Francji w 1956 r. na szybowcach Breguet 901 startowało wielu pilotów i tym razem również Breguet 901 uplasował się na pierwszym miejscu; nie był to już prototyp lecz jeden z zamówionej w zakładach Breguet serii 37 sztuk.

Przed mistrzostwami świata w 1956 r. firma Breguet otrzymała zamówienie państwowe na dwumiej-

scowy szybowiec wyczynowy o oznaczeniu Breguet-904. Prototyp został ukończony w przewidzianym terminie i startował na mistrzostwach zajmując 5-te miejsce. Firma Breguet otrzymała następnie zamówienie seryjne na 15 sztuk; pierwszy egzemplarz seryjny widzieliśmy w tym roku w Lesznie.

Równoległe z zamówieniem seryjnym na szybowiec wyczynowy firma Breguet otrzymała również zlecenie państwowe na 2 prototypy dwumiejscowego szybowca szkolnego o oznaczeniu Breguet-902. W przeciwieństwie do wyczynowych 901 i 904, szkolny 902 — zdaniem p. Cayla — nie spełnił pokładanych nadziei. Szybowiec ten odpowiadał

warunkom technicznym zamawiającego, ale właśnie z tego powodu był ciężki, drogi i nie nadawał się do produkcji seryjnej. W wyniku niezbyt pozytywnych doświadczeń z wykonywania zleceń państwowych firma Breguet postanowiła realizować dalsze konstrukcje szybowcowe całkowicie samodzielnie. Na pierwszy ogień poszedł Breguet-905, najpopularniejszy w Lesznie szybowiec klasy standard. Projekt wstępny przewidywał początkowo, że 905 będzie szybowcem treningowym, ale po ogłoszeniu warunków klasy standard został on zrewidowany w kierunku zwiększenia rozpiętości do 15 m i dostosowania do wymagań mistrzostw świata. Pierwszy rysunek konstrukcyjny tego szybowca został zakończony 1 grudnia 1957 r. (1) i od razu przekazany na warsztat. Dzięki ogromnemu wysiłkowi konstruktorów i pracowników warsztatowych budowa Breguet'a-905 została ukończona w kwietniu 1958 r., tzn. w ciągu 4-ch miesięcy. Po oblocie i próbach fabrycznych w pierwszej połowie maja szybowiec został przekazany dla zgrupowania pilotów przygotowujących się do mistrzostw świata. Konkurentami Bregueta-905 były Wassmer Wa-20 i bezogonowy Fauvel AV-22. Zdanie pilotów zdecydowało, że do Leszna winien pojechać 905. Wprawdzie dalszym następstwem tego wyboru było tylko zamówienie na następne 2 prototypy, ale fabryka w Air sur l'Adour przygotowuje produkcję seryjną w ilości 5—10 sztuk miesięcznie.

Sukces samodzielnej działalności konstrukcyjnej firmy Breguet skłonił czynniki państwowe do zaakceptowania następnego projektu, którym jest Breguet-906. Szybowcem tym pragną konstruktorzy wypełnić lukę, która powstała po niepowodzeniu dwumiejscowego szkolnego 902. Breguet-906 będzie miał również 18 m rozpiętości, ale dzięki znacznie prostszej konstrukcji jego ciężar będzie o 120 kg mniejszy, a koszt produkcji obniży się w stosunku do 902 o 40%.

Plany zakładów Breguet nie kończą się jednak na szkolnym 906. Prawdopodobnie jeszcze podczas nadchodzącej zimy zostanie oblany doświadczalny jednomiejscowy szybowiec stratosferyczny. Ponieważ jednak koncepcja tego szybowca jest uważana za przestarzałą, konstruktorzy traktują go jako podstawę do projektu nowego dwumiejscowego szybowca stratosferycznego, którego opracowanie winno się rozpocząć w 1959 r. W chwili obecnej trwają rozmowy z niemieckim instytutem profesora Waltera Georgii w sprawie wspólnej realizacji projektu.

Dziękuję p. Cayla za informacje i rozstajemy się ze stereotypowym leszniańskim pożegnaniem — do zobaczenia na następnych mistrzostwach za 2 lata!



SZYBOWIEC - SKŁADANKA „FAUVETTE” W PRZEKROJU PERSPEKTYWICZNYM

DANE TECHNICZNE SZYBOWCÓW BREGUET

T y p	901	902	904	905
Rozpiętość (m)	17,32	18,0	20,0	15,0
Pow. nośna (m²)	15,0	21,6	20,0	11,25
Wydużenie	20	15	20	20
Ciężar w locie (kg)	350—420	490—550	570—680	215—250
Obciążenie pow. nośnej (kg/m²)	23—28	22—26	28,5—34	19—22,5
Max. doskonałość	35	28	33	32
przy prędkości (km/h)	80	75	85	70
Mín. prędkość opadania (m/sek)	0,65	0,75	0,65	0,60
przy prędkości (km/h)	70	65	70	60

Uwaga: Osiągi odpowiadają ciężarowi szybowca bez balastu i są prawdopodobnie wzięte z obliczeń, a nie z prób w locie.

Piątka

Arciszewskiego

Poniżej zamieszczamy krytyczny list jednego z „Piątek Arciszewskiego” — Zbigniewa Romanowskiego, członka Zarządu Aeroklubu Białostockiego, skierowany do autora książki „Zdobycy Przystworzy” Stanisława Strumpha-Wojtkiewicza. List publikujemy z pewnymi skrótami.

REDAKCJA

NA wstępie przedstawię się: nazywam się Zbigniew Romanowski i jestem jednym z „Piątek Arciszewskiego”, o której to „piątce” wstawił Pan kilkunastnicowy artykuł do książki pt. „Zdobycy Przystworzy”.

Książka ta nie przypadkowo wpadła mi w ręce. Żywo interesuję się wydawnictwami z dziedziny lotniczej, więc nie dałem sobie przejść, że przeczytałem i tę publikację. Nie mogłem pogodzić się z wieloma nieścisłościami, które zakradły się tam z niewiadomych przyczyn. Wszystko, o czym chcę tu mówić, dotyczy jedynie „Piątek Arciszewskiego”, zamieszczonej na str. 277—300. W moim osobistym mniemaniu podważa to wartość całej książki. Nie jestem pisarzem ani publicystą, proszę mi więc wybaczyć formę i styl niniejszego listu.

Kpt. Mikołaj Arciszewski nie był dziennikarzem z Gdańska, lecz redaktorem „Kurierza Bałtyckiego” w Gdyni. Jest to mała różnica na początek, lecz jeśli uwzględnić okres sprzed 1 września 1939 roku, nabiera ona cech poważniejszych.

Pomijam działalność kpt. Arciszewskiego w obozie na Litwie. W tym czasie znajdowałem się w obozach lotewskich. Kpt. Arciszewskiego poznałem dopiero w Kozielsku, dokąd przewieziono nas z Łotwy w końcu lipca 1940 roku.

Kpt. Arciszewski mimo nieprzeciętnych umiejętności, fenomenalnej pamięci, znajomości kilku języków, zdolności do rysunków i błyskotliwej inteligencji — był młodym człowiekiem (miał około 30—31 lat), kiedy go poznałem i nikt nie może stwierdzić, że był mężem stanu mającym za zadanie pilnowanie spraw polskich. Zdawał sobie natomiast sprawę z ówczesnej sytuacji i widział ją na pewno wyraźnie od większości z nas (wielu z nas niedawno skończyło zawodową podchorążówkę lotniczą). Na tym właśnie się wyróżnił się w obozie.

Nie wiem, dlaczego pominął Pan nazwisko ppłk. Stanisława Wińskiego, z którym kpt. Arciszewski przeżył obalenie Warszawy i z którym stanowili niezłomną grupę wprost parę aż do końca 1941 r. albo początki 1942 r., kiedy to Staszek na skutek ciężkiej choroby na tle nerwowym musiał być wysłany do swojej rodziny w Kieleckie.

Następna nieścisłość: kpt. Arciszewski nie składał w naszym imieniu żadnej deklaracji współpracy.

Ładowanie: chcieliśmy być wyrzuceni koło Włoszczowej. Tam mogliśmy tylko liczyć na znajomych, których miał kpt. Arciszewski. Wyrzuceni nas koło Żołiówki (nie obok Łodzi), mniej więcej między Pałaniami a Piotrkowem, a jakies 1,5 do 2 km od granicy „gubernatorstwa”.

Pierwszy nie skakał kpt. Arciszewski, lecz ja. Pański informator może o tym nie wiedział, ale cały nasz bagaż był zrzucony w worku na specjalnym spadochronie automatycznym. Ja skakałem bezpośrednio za workiem i zadanym moim była opieka nad workiem i jego zawartością podczas skoku i bezpośrednio po wylądowaniu.

A propos pseudonimów: jeżeli podaje Pan prawdziwe nazwiska, to po co wymyślił Pan sobie dla nas nowe pseudonimy? Pseudonimy nasze były może nieco śmieszne, ale byliśmy wtedy młodzi i nie ma powodów, żeby je ukrywać. Kpt. Arciszewski miał pseudonim „Michał” i w związku z tym nazywaliśmy się grupą Michała. Ja, jako jego zastępca, miałem pseudonim „Arkona”. Ziolkowski — pseudonim „Jagan”. Pseudonim Wińskiego i Mickiewicza nie pamiętam, zresztą praktycznie nigdy ich nie używaliśmy.

Pogoda podczas skoku była istotnie bardzo ładna — spokojna bezwietrzna noc, świecił księżyc. Skakaliśmy z wysokości 1000 m. Było to w nocy z 16 na 17 sierpnia 1941 r. o godzinie 1.10, kiedy poprawiłem się na tasmach po rozwinieciu spadochronu i popatrzyłem jeszcze w powietrze na świecące cyferki mojego zegarka.

Nikt z nas nie opadł na krzaki i nikt się nie po drapał z tego powodu, bo jak już powiedziałem — nie było wiatru. Byliśmy trochę pokrwawieni, po nieważ skakaliśmy z gotymi głowami (bez pilotek) i taśmy spadochronowe każdemu z nas ponadrywały nieco uszy. Nic o tym nie wiedziałem, dopóki któryś z kolegów nie zwrócił mi na to uwagi.

Inna sprawa: jest Pan pilotem i jak Pan sobie wyobraża „koitowanie się” w powietrze grupy skoczków? Wie Pan o tym, że to mogłoby się skończyć lądowaniem bez otwartych spadochronów.

Nasz skok wyglądał w ten sposób: dyżurny pilot instruktor, stojący przy otworze drzwotnym naszego Douglasa, krzyknął w pewnej chwili: „Pasz!” i wychnął worek, następnie skoczyłem ja, a za mną cała grupa, już nie pamiętam w jakiej kolejności, wszyscy z rękami na uchwytach. Ja wykonałem skok z opóźnieniem i kiedy siedziałem już na pasach i spojrziałem w górę (noc była księżycowa), zobaczyłem nad sobą pięć spadochronów. Nie potrafiłem odróżnić opadającego worka od moich kolegów. Obserwowałem go do chwili mojego lądowania i bezpośrednio po lądowaniu. Widziałem, że jeden spadochron oddał się w kierunku szczykających psów, trzy opuściły się w zwartej grupie, ostatni niedaleko tej trójki. Sądziłem początkowo, że w kierunku szczykających psów (a więc wsi) ładował worek, ale później okazało się, że był to Pański „Zielarz” czyli Jagan — Ziolkowski. Prawda jest, że skreślił nogę przy lądowaniu.

Nie wiem skąd Panu przyszło do głowy robić z naszego Igora Mickiewicza takiego pobocznika. Wszyscy znaliśmy go jeszcze w podchorążówce jako

człowieka raczej słabo wierzącego, a o ile go znaliśmy osobiście — a żyliśmy w przyjaźni — z pewnością nie odmawiał w powietrze „zdrowaśki”, choćby z tej prostej przyczyny, że nie miał na to czasu.

Nie nas nie bolało i nikt nie myślał o samobójczym strzelaniu. Ładowaliśmy wszyscy twardo, ponieważ mieliśmy na sobie jeszcze spadochrony pierwsze oraz indywidualne worki-plecaki, zawieszane poniżej spadochronu plecowego na wysokości kolan, zawierające żywność i bieliznę.

Uzbrojenie: po jednym pistolecie „TT” z dwoma magazynkami i zapasową amunicją, po dwa granaty i po nożu fińskim. Wiński miał oprócz tego „pepeszkę” i z tego tytułu nie miał na sobie swojego plecaka — znajdował się on w worku bagażowym.

Jeszcze jedno: gdzie Ziolkowski nabywał trening w skakaniu ze spadochronem? W grupie Technicznej Szkoły Podchorążych Lotnictwa? Przecież byliśmy tam razem i nikt w tej naszej szkole nie skakał. Podczas skoku Ziolkowski manewrował linkami, ażeby przypieszyć opadanie, ale rezultat był ten, że on nie wylądował na wiejskich chałupach. Niemców z całą pewnością nie mógł zobaczyć — gdyby nawet tam był — skoro nie zauważył wsi. Mogę powiedzieć o sobie to, że z trudnością orientowałem się w sytuacji, widziałem że lecę na jakieś jaśniejsze pole (rzysko), ale co było krzakami, kartoflami, łąką, tego nie odróżniałem. Styszałem z powietrza terkotanie wozu, gwizdanie jakiejś melodi i głosne „psia-krew”, zwrócone do konia. Mimo całego napięcia to pierwsze polskie „psia-krew” na polskiej ziemi jakoś mi ułożyło. Pomyślałem, że jednak tam na dole są Polacy.

Dlaczego to każe Pan biednemu „Zielarzowi”, a w rzeczywistości Jagan-Ziolkowskiemu, dźwigać radiostację, ważącą co najmniej 40 kg, a tym samym uzależniać Pan powodzenie całej wyprawy od skreślenia jego nogi, jeśli w rzeczywistości radiostacja ta znajdowała się w worku bagażowym i spadała sobie spokojnie na ziemię niezależnie od woli naszej piątki?

Tylko gdzie był ten worek — o to było pytanie, które mnie specjalnie dręczyło, ponieważ miałem na niego uważać i ja go „zgulbiłem”. Wykonując jednak skok z opóźnieniem zgubiłem worek z oczu i nie wiedziałem gdzie go szukać po wylądowaniu. Grupa trzech kolegów znalazłem bardzo szybko, a Staszka Wińskiego spotkałem po drodze do grupy — worka przy nich nie było. Ziolkowskiego też nie było i nie wiedzieliśmy czy czekanie psów od strony wsi było wywołane jego obecnością, czy też upadkiem worka. Udałem się na poszukiwanie w jedną stronę, Staszek w drugą, kpt. Arciszewski i Igor zostali na miejscu. Podszedłem pod wieś, ale nie chciałem wpaść na psy i udałem się w innym kierunku. Kiedy po jednym z bezowocnych marszów poszukiwawczych zbliżyłem się do grupy, Ziolkowski już tam był i narzekał na nogę. Wszyscy przewracali mapy, starając się zorientować w terenie — oczywiście bezskutecznie, ponieważ mapę tego terenu nie mieliśmy. Ja łaziłem po pokrywach rośnących, zmachając do ostateczności, cały mokry od rosy. Dopiero przed godziną 5 rano znalazłem worek w kartoflach, nawet nie bardzo daleko od grupy. Natychmiast przeszedłem mi zmęczenie, odciąłem spadochron wraz z linkami od worka, rozprułem worek, wyciągnąłem z niego walizkę z radiostacją i przykryłem worek prowizorycznie kartoflanymi liśćmi.

Walizkę i spadochron zabrałem do grupy, mając zamiar wrócić i zabrać resztę. Kiedy zbliżyłem się do postoju grupy, zauważyłem kręcących się obok wieśniaków, a kpt. Arciszewski rozmawiał z jakimś mężczyzną. Wielkich słów w tej rozmowie nie było. Nie było też butelki wódki i nie było zęganina się krzyżem przy spotkaniu.

Kiedy zbliżyłem się z ręką na pistolecie (walizkę i spadochron położyłem za krzakami, żeby w razie czego mieć ręce wolne), chłop właśnie spytał: „To panowie są Polacy?” i kiedy usłyszał odpowiedź widzącą, że zakreślił mu się łyż w oczach.

To nie mógł być jakiś podejrany typ. Dokoła znajdowali się już prawie wszyscy mieszkańcy wsi, a córka wieśniaka prowadzącego z nami rozmowę oświadczyła wręcz, że przyszła po spadochrony na bluzki. Rozprowadzono nas początkowo do kilku chałup, umyliśmy się i w jednej z nich kpt. Arciszewski podarował swój zegarek jednemu z malców. Następnie „zamelinowaliśmy” nas w oisynie. Siedzieliśmy tam cały dzień aż do wieczora, nemiłosiernie gryzieni przez komary. Wieczorem zabrano nas do którejś z chat na kolację. Była tam i wódka, ale sam nie piłem i wstrzymywałem od picia kolegów. Zaraz po kolacji wyruszyliśmy prowadzeni przez amatorów-przemysłowców, którzy doprowadzili nas do Generalnej Gubernii i ulokowali nas w wsi w chacie krewnych p. Michała Zgida — p. Kwapiszów. (Nie wiem czy nie przekreślić nazwiska). Młody p. Tadeusz Kwapisz ukrył nas bez żadnych pytań na strychu swego domu na wsi, 12 km od Piotrkowa. Stąd pewnie to „pietko” w Piotrkowie, ale zapewniam Pana, że w Piotrkowie był właśnie parter. Tam, to znaczy na wieś, przywieziono chyba po dwu dniach Ziolkowskiego i radiostację.

Niemcy w samochodzie zaraz po wylądowaniu — to czysta fantazja. Nie było ich, nie widzieliśmy ich, a więc i nikt nie miał zamiaru strzelać do tego czego nie było. Żaden spadochron nie był też na drzewie — to czysta fałsz.

Jeżeli ma Pan dokładną mapę w domu, to proszę spojrzeć gdzie jest Żołiówka i czy można z niej po-

patrzeć na Łódź. Proszę poszukać podniejszych mas ków łączących Łódź i Żołiówkę! Będzie Pan miał trudności — strasznie mi przykro — ale tego Pan nie dokona. Bardzo dobrze, że nie kazał nam Pan zrobić znaku krzyża wprost butelką wódki — byłoby to już ukoronowaniem całości.

W każdym razie ten rzekomy „litr” widziany oczami czyjejs fantazji — to jakieś makabry. Ciekaw jestem, co powiedziałby Michał Zgid na opis tej sceny — gdyby oczywiście jeszcze żył.

Ta cała polityka na str. 289 — robiona na gorąco, od razu w lesie, to przecież też „lipa”. Ludzom ze wsi Żołiówka wystarczyło wtedy, że jesteśmy Polakami i że potrzebujemy od nich pomocy, nie pytali, skąd i po co. Czy to nie jest wspaniale i czy może być coś piękniejszego, aniżeli takie postępowanie? Komu przyszła do głowy ta wódka i w jakim celu?

Ludzie ci dowiedzieli się od nas o wszystkim jeszcze tego samego dnia — było to nie tylko zbyt szybkie, ale narażające i tych ludzi, i nas, i całą sprawę. W ogóle, trochę za dużo u nas było gadania. Mimo wszystko chciałbym kiedyś jeszcze zobaczyć tych ludzi, którzy nas tak serdecznie spotkali i tak się nam zajęli. Tylko co powiedziałabym im, w czym imieniu miałbym dziękować? W swoim własnym, to chyba trochę za mało.

Robienie z Igora ichorza ani nie jest zgodne z prawdą, ani nie jest nikomu potrzebne. Nawiasem mówiąc Igor, to najprawdziwszy w świecie imię mego kolegi Igora Mickiewicza, a nie żaden pseudonim. Wszyscy, którzy znali kiedykolwiek Igora, nie posądzą go o tchórzostwo. Igor był aż za odważny i zawsze mieliśmy obawy, aby czasem nie zaczął niepotrzebnej strzelaniny. Opisywanie o ludziach zmarłych tego, co nie miało miejsca, nie świadczy o nikim dobrze.

Nie wiem skąd Pan wziął, że zasobnik ukryty został w sekretnym miejscu. Kiedy poszedłem do worka po raz drugi, już worka nie było. Przeszukałem wszystko dookoła z jakimś chłopcem i chociaż ślady były, samego worka nie znaleźliśmy. Dopiero w mieście, a może więcej dowiedzieliśmy się, że jakimś gospodarzowi mieszkającemu w pobliżu ładowania grupy, na tzw. kolonii, wyleciała w powietrze kuchnia. Widocznie to on „buchnął” nam wtedy worek, a w nim 40 kg trotylu i myślał, że znalazł mydło — trochę to było do mydła podobne.

Przez granicę przeszliśmy zupełnie spokojnie, nie mówiąc o pokrwawieniu całych stóp, bo amatorzy-przewodnicy kazali nam maszerować po bezdrożach i ścierniskach bosą. Nie było żadnej strzelaniny i niech Pan z nas nie robi zbyt tanich bohaterów.

Ulotki: to nie lekkomyślność ze strony naszego pilota, że zrzucił ulotki. Nikt się tam zresztą do powstania nie wybierał i nikt do tego nie nawoływał. Pilot, po wyrzuceniu nas, odleciał jakieś 10—15 km w kierunku na zachód i wyrzucił zgodnie z otrzymanym w Kijowie rozkazem kilkadziesiąt tysięcy ulotek. Niemcy rankiem zmobilizowali swoje siły, wszystkich świeżo osiedlonych tam Rumunów i diał wiedzą kogo do zbierania tych ulotek. A że działa się to na zachód od miejsca ładowania, a nasza droga wiodła na wschód — łatwo zrozumieć, że sytuację mieliśmy dzięki tym ulotkom znacznie ułatwioną.

Pańskiego „Zielarza” czyli Jagan-Ziolkowskiego nie przewożono z weselem. Chyba w dwa czy trzy dni po naszym przejściu granicy przewieziono radiostację z furką drzewa rabanego, a Ziolkowski udał rolnika nad samą granicą. Na dany przez wieśniaków znak rzucił kosę i przeszedł granicę. To wszystko.

W Piotrkowie nie byliśmy na pięterku. Znaleźliśmy schronienie u kolegi p. Tadeusza Kwapisza — p. Stefana (nazwiska, miastety, nie pamiętam). Było to w domu jakiejś wdowy, której córka była absolwentką CIWF. Penowie: Tadeusz Kwapisz, Stefan i b. za wodowy plutonowy WP — Józef, pomagali nam bezinteresownie i za to mam dla nich do dzisiaj uczucie wdzięczności. Czy tylko żyją?

Na wsi nie mogliśmy uruchomić radiostacji. Dopiero po miesiącu od chwili skoku nawiał Igor regularną łączność i to w mieszkaniu p. Stefana (na parterze). Nikt tam koło tego mieszkania na straży nie stał. Była to mała spokojna uliczka z domkami w ogródkach i ładnie wyglądała na takiej ulicy obywateli. Po prostu wszyscy byliśmy w mieszkaniu w pogotwiu i konie.

Zainstalowaliśmy się w Piotrkowie, zdobyliśmy dokumenty — Staszek i ja aż w Kielcach — i zaczęliśmy organizację całej roboty.

Z gazetami bojowymi to też „lipa”. Może się Pan spytać kogoś o wielkie uczestnictwo wojny na froncie wschodnim czy Niemcy użyli tam gazów. Owezem, był alarm. Właśnie wtedy współpracowałem z grupą harcerzy na Targówku i przez nich z grupą żołnierzy kolejowych sprawa ta została w bardzo krótkim czasie wyjaśniona. Wagon-chłodnia, co do których mieliśmy właśnie wątpliwości, były wykładane nie gazami ale czymś krańcowo przeciwnym — owocami południowymi, a w szczególności pomarańczami.

Nie wiem, dlaczego podszedł Pan tak nawiąsowo do naszych wiadomości z tzw. Ostbahnu, która mieściła się wtedy przy ulicy Chałubińskiego. Wiadomości o tego fronda uważam za najbardziej cenne i posiadanie tych tylko wiadomości już usprawiedliwiałoby istnienie naszej grupy. Nie wiem przez którego z chłopców dowiedziano się, że dwaj ich koledzy z Gdyni pracują w Dyrekcji Ostbahnu i natrafili na możliwość odczytywania codziennych raportów o stanie przewoźnictwa linii kolejowych na całym froncie wschodnim. Materiały te były w całości kopiowane i przekazywane przeważnie tego samego dnia przez nasze radio. Wiadomości te okazały się tak obszerne, że wkrótce trzeba było zastosować szyfr do normalnego szyfru, aby można było jakoś zmieścić w naszych audyjach. Wiadomości te obejmowały: jaka linia kolejowa, na jakim odcinku, kiedy, przez kogo uszkodzona (partyzanci, sabotaż, bombardowanie artyleryjskie, bombardowanie z powietrza itp.) i jak długo potrwa naprawa.

Chyba nie potrzebuję objaśniać, do jakiego stopnia takie wiadomości o bezpośrednim zapleczu przeciwnika są ważne. Do tego trzeba dodać wiadomości o ruchu wojsk — szczególnie na ważniejszych węzłach kolejowych — a stanie się jasne, że nie było potrzeby bawić się jeszcze w inne rzeczy, i że za to otrzymaliśmy same podziękowania.

DOKONCZENIE NA STR. 19

UWAGA LATAJĄCE SPODKI

10

ANDRZEJ TREPKA

Posadzenie o mistyfikację prysnęło o tyle, że tegoż samego dnia każda z redakcji otrzymała telefon. Dzwonił mjr Keyhoe — znany badacz zagadnienia latających spodków — oświadczając, iż artykuł został istotnie przekazany wydawnictwu przez Departament Sił Powietrznych, który wyraża życzenie wydrukowania go w najbliższym numerze.

Epilog sprawy był nieoczekiwany: żadne z pism nie zgodziło się opublikować artykułu, o ile nie będzie miało możliwości ujawnić autora i jego stanowiska.

Amerikanów ominęła sensacja z dreszczykiem. Artykuł, który ugrzązł w teczach redakcyjnych, ostrzegając przed śmiertelnym niebezpieczeństwem: inwazją kosmiczną. Cytaty najwybitniejszych uczonych na temat pozaziemskiego pochodzenia latających spodków zostały tam bardzo siośście skomentowane: autor usiłował wmówić w Halleya, Michela, Obertha, Wilkina i innych naukowców światowej sławy ni mniej ni więcej, tylko że są oni twórcami... teorii najazdu. Najeźdźcami miały być istoty o bardzo wysokiej technice, pochodzące z jakiejś nie wymienionej, zamierającej planety. NOL stanowiłyby w tej sytuacji kosmiczne patroli zwładowe, w ślad za którymi należało oczekiwać morderczego uderzenia armii tajemniczych kolonizatorów.

Można było przewidzieć z jak ostrym protestem spotkały się taki artykuł ze strony uczonych, którym przypisywano tezy absolutnie nie pokrywające się z ich wewnętrznym przekonaniem. Nic więc dziwnego, że żadne pismo nie chciało wydrukować go anonimowo, gdyż wówczas redakcja sama ponosiłaby odpowiedzialność. Autor również nie chciał wziąć tej odpowiedzialności na siebie — pomimo presji ze strony Departamentu Sił Powietrznych.

Geneza sprawy było pewne wyjątkowo burzliwe posiedzenie Biura Prasowego Pentagonu, które odbyło się w pierwszych dniach 1953 r. Szef Sekcji Prasowej Departamentu Sił Powietrznych, Albert M. Chop, podał się wtedy do dymisji (która zresztą nie została przyjęta). Uzasadnił swój krok jako protest przeciwko dyrektywom Pentagonu, aby przemilczeć przed społeczeństwem amerykańskim uzyskane przez ATIC niezbitne dowody że latające spodki są okrętami kosmicznymi pilotowanymi przez gospodarzy innych planet. W rezultacie konferencji jeden z wyższych oficerów służby informacyjnej, płk Odell, zachęcony został do sfabrykowania wojowniczej teorii najazdu, o której była mowa, a mjr Keyhoe miał dopilnować opublikowania jej w kilku najpoczytniejszych tygodnikach amerykańskich.

Czy taki obrót sprawy był wynikiem intryg i osobistych rozgrywek w Pentagonie, czy też chęcią zastraszenia społeczeństwa dla wyjednania od Kongresu dodatkowych sum na zbrojenia — nie wiadomo.

Wspomnijmy jeszcze o hipotezie prof. Hermana Obertha dotyczącej „Uranides” — przedstawicieli nieznaney cywilizacji, odwiedzających naszą Ziemię w latających spodkach.

Oberth szeroko rozwinął swoją hipotezę. Autor rocznika niezidentyfikowanych obiektów latających za 1958 r. („1958 UFO Annual”), M. K. Jessup podaje tam, że, iż — zdaniem Obertha — Uranides mogą być „roślinami zdolnymi do rozumowania”, które w rozwoju intelektu prześcignęły ludzi o tysiące lat. W dalszym ciągu Oberth sugeruje, że Uranides pochodzą z planet, na których tlen występuje tylko w postaci rozpuszczonej — i zużytkowują go do oddychania wchłaniając przez swe pory.

W tym miejscu warto wtrącić, że „rozumnych roślin” Obertha nie można w żadnym wypadku wyobrazić sobie w postaci czegoś zbliżonego do jakiegoś gatunku ziemskiej flory, którego ewolucja poszła w kierunku rozwoju świadomości. Oberth przyrównuje do roślin wyłącznie dlatego, że przypisuje im właściwość oddychania w sposób podobny jak to czynią rośliny. Marginesowo warto wspomnieć, iż rozgraniczenie świata istot żywych na rośliny i zwierzęta ma sens w stosunku do biosfery Ziemi. Na innych planetach linia podziału może przebiegać zupełnie inaczej. W żadnym razie podziału tego nie można uważać za obowiązujący dla całego Wszechświata. Dotychczas nie zetknęliśmy się z biosferą żadnej planety prócz Ziemi i dlatego brak nam kryteriów porównawczych. W tej sytuacji nie posiadamy jasnego pojęcia o zakresie różnorodności form życia oraz środowisk w jakich ono może powstawać i rozwijać się.

Hipotezie Obertha niejednokrotnie stawiano zarzut — dlaczego piloci latających spodków nie usiłują nawiązać z nami bezpośredniego kontaktu. „Moim zdaniem oni uważają że nie warto trzezczyć się o to” — odpowiada Oberth.

Może tak jest rzeczywiście. Przecież o psychice tych istot nie wiemy literalnie nic — poza logicznym przypuszczeniem, że różni się ona w sposób zasadniczy od naszej psychiki. Być może „Uranides” skolonizowały planety układu słonecznego w ogóle pozbawione biosfery, bądź posiadające ją na niskim szczeblu rozwoju, a celowo ominęły Ziemię jako dziedzictwo jej rodziwej cywilizacji. Może izolują się od nas w przekonaniu, że stanowimy — oni i my — kultury zbyt odrębne, aby taki kontakt był korzystny czy w ogóle sensowny. My bęśmy w żadnym wypadku tak nie rozumowali, ale to nie obala powyższego przypuszczenia.

Akcentem gorzkiej ironii uderzają słowa Desmonda Leslie, że — być może — Ziemia ma złą reputację u turystów międzyplanetarnych, którzy dobrze znają ostrzeżenie wyryte na kosmicznych drogowskazach.

„Uwaga! Nie lądować na Ziemi. Tubylicy są niebezpieczni!”

Nie wiemy czy i skąd przybywają „Uranides” — hipotetyczni piloci latających spodków. Może Oberth ma rację, że starożytny ich ród wywodzi się z bardzo daleka, a jedna z gwiazd bliskających w naszym niebie jest właśnie słońcem, którego ciepło i światło wypiegnowało ich istnienie...

Piękna i arcyciekawa jest przyroda Wszechświata. Nie ma w niej nic niepoznawalnego. Badanie wiecznej i wiecznie poruszającej się materii, wydzieranie coraz to nowych jej tajemnic — prowadzące również do lepszego zrozumienia istoty procesów dotyczących życia — oto najszczytniejsze zadanie myślącego człowieka.

PRZECIWNICY LATAJĄCYCH SPODKÓW

Prof. dr Donald H. Menzel, dyrektor obserwatorium astronomicznego przy uniwersytecie w Harvard i wykładowca na tejże sławnej amerykańskiej uczelni, jest astrofizykiem o światowej sławie. Stawę zdobył przede wszystkim badaniami dotyczącymi Słońca. Ponadto jest on autorem — wspólnie z prof. dr H. Whipplem — hipotezy dotyczącej Wenus, według której na tej planecie nie ma lądów, zaś cała jej powierzchnia jest pokryta wszechocanem.

A prócz tego prof. Menzel jest autorem książki pt. „Flying Saucers”, w której konsekwentnie i bezkompromisowo dąży do postawienia sobie celu: chce udowodnić, że wszystkie udokumentowane obserwacje niezidentyfikowanych obiektów latających dadzą się wytłumaczyć w ramach naszej wiedzy o przyrodzie i technice. Opinie, iż latające spodki są statkami przestrzeni nadlatującymi spoza naszej planety — ten uczony uznaje za bzdurę. Twierdzi on, że latające spodki laniają, ale tylko jako zjawiska meteorologiczne, niedokładne obserwacje samolotów i rakiet balonów sond, halucynacje bądź zmyślenia.

Z poglądami prof. Menzela na to zagadnienie najlepiej zapoznać się na przykładzie obserwacji latających spodków.

Do rzędu najbardziej wiarygodnych trzeba zaliczyć relacje wybitnego astronoma amerykańskiego, prof. dr. Clyde W. Tombaugh'a (odkrywcy planety Pluton w 1930 r.). Podał on do publicznej wiadomości, iż na własne oczy widział tajemniczą maszynę, nie przypo-

minającą jakichkolwiek statków powietrznych ani rakiet budowanych na Ziemi. „Maszyna ta stanowiła rzecz najdziwniejszą, jaką dane mi było oglądać w ciągu tych wielu tysięcy godzin, które w życiu poświęciłem na obserwacje nieba” — stwierdza uczony.

Prof. Tombaugh obserwował również przez teleskop przelot tego olbrzymiego statku przestrzeni, który miał wyraźny kształt cygara.

Obserwator donosił również, iż w dniu 20 sierpnia 1948 r. o godzinie 22.45 znajdował się przed swym domem w Los Cruces (stan New Mexico, USA) wraz z żoną i teściową. Wszyscy troje zauważyli jednocześnie grupę blisko siebie położonych sześciu lub ośmiu prostokątnych zielonkawych światła, które dużą prędkością przecinały nieboskłon. Prof. Tombaugh relacjonuje, iż przypatrzywszy się uważnie temu szokującemu zjawisku, dostrzegł wyraźnie, że na tle nocnego nieba przesuwa się ciemny obiekt o kształcie cygara, zakrywający sobą gwiazdy. Uczony uznał podwójny rząd prostokątnych światła za okna tajemniczego pojazdu przestrzeni.

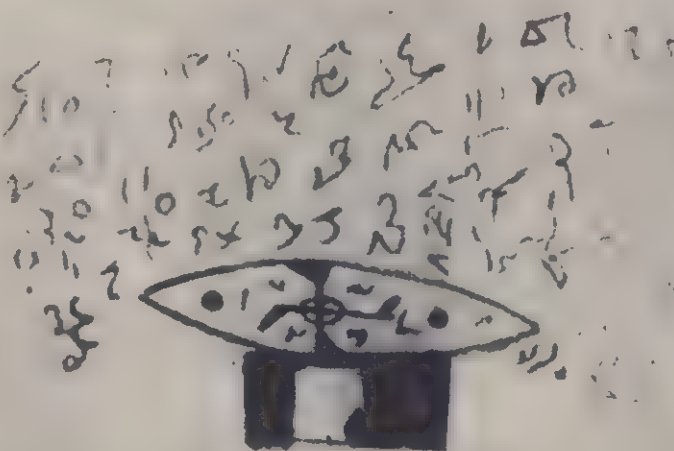
23 sierpnia 1951 r. o godzinie 21.30 dr W. J. Rovinson, profesor geologii w Texas Technological College, znajdował się w swoim ogrodzie w towarzystwie dwóch innych uczonych, dr A. I. Oberge, profesora chemii przemysłowej na tejże uczelni oraz prof. W. L. Dukera, szefa Departamentu Przemysłu Naftowego. Była piękna rozgwieżdżona noc. Spoglądali w dal, gdy uwagę ich przykuł klucz światła wznoszących się na firmament, które szybko przeleciały bardzo wysoko ponad nimi i zniknęły po przeciwnej stronie widnokręgu. Obserwatorzy przyrównali je do „trzydziestu lśniących pereł”.

W kilka chwil później bliźniaczo podobna formacja przemknęła tym samym szlakiem. Trzej uczeni nastawili się już na dokładniejszą obserwację i dzięki temu mogli stwierdzić, iż tajemnicze światła przemieszczały się z prędkością 300 na sekundę. Niemal identyczna szybkość przesuwania się ich w pobliżu horyzontu jak i w zenicie wskazywała, że zjawisko rozgrywało się na olbrzymiej wysokości — co najmniej w górnych warstwach stratosfery.

Obydwa klucze dziwnych światła były zauważone — poza trzema wymienionymi uczonymi — przez wielu pobliskich mieszkańców.

W ciągu kilku następnych nocy powtarzały się nad tą okolicą istne procesje analogicznych zjawisk.

30 sierpnia w miejscowości Lubbock (stan Texas, USA), osiemnastoletni Karol Hart uzyskał ostre zdjęcie, na którym dołżał uchwycić przelot formacji



Giełt, rzekomo przekazany Amerykaninowi G. Adamskiemu przez ludzi z Wenus. W Polsce znaleźli się tacy, którzy ze śmiertelną powagą podjęli się przetłumaczenia tego tekstu. Pierwsze trzy znaki mają stanowić następującą inwokację: „Mądry ludzie smutnej planety Ziemi”. Z prawej: Prof. dr Donald H. Menzel, który w zakładzie fizyki doświadczał Uniwersytetu w Harvard przy pomocy trzymanego w ręku pryzmatu do tworzenia świetlnych mirażów dowodził, że latające spodki są zjawiskiem meteorologicznym.



Tajemnicze „włosy” (opisane w poprzednich odcinkach), które pokryły teren w Kalifornii w 1953 r. Zdjęcie dokonane w dolinie San Fernando.

osiemnastu mniejszych i większych kolistych światła w kształcie dwurzędowej litery V.

Jest to słynne zdjęcie „światła z Lubock”, należące do tych dokumentalnych zdjęć NOL, których autentyczności nikt — włącznie z prof. Menzelem i innymi przeciwnikami realnego istnienia latających spodków — nigdy nie poddawał w wątpliwość.

Prof. Menzel podaje przypuszczalne wytłumaczenie obu zjawisk. Zarówno w jednym, jak i w drugim przypadku, przyczyną pojawienia się światła mogła być nisko zalegająca, cienka warstwa mgły lub dymu. Warstwa ta odbija po prostu światła odległego domu lub innego źródła wielokrotnego blasku.

Za argument mający usprawiedliwić dawanie przez olbrzymią większość obywateli USA posłuchu twierdzeniom, że latające spodki są statkami przestrzeni przybywającymi z innych planet, prof. Menzel przytacza skłonność do zbiorowej hysterii jako typową właściwość psychiki amerykańskiej. „My — Amerykanie — pisze ten uczony — pragniemy zachować i pielegnować nasze złudzenia. Nie chcemy by nam mówiono, że Święty Mikołaj jest baśnią”.

W podobny sposób tłumaczą zjawiska latających spodków i inni ich przeciwnicy, których jest wielu.

KONIEC

Na odcinku tym kończymy, po wyczerpaniu dostępnych materiałów, druk cyklu artykułów o latających spodkach. Podaliśmy tu liczne na ten temat opinie: poważnych uczonych i hochsztaplerów, zarówno zwolenników jak i przeciwników latających spodków. Sądźmy, że Czytelnicy potraktowali ten temat (tak jak i my) jako ciekawe opowiadanie fantastyczno-naukowe, może nawet więcej fantastyczne niż naukowe. (red.)

TYLKO CZTERY PAŃSTWA NA V MISTRZOSTWACH EUROPY!?



Mistrz Europy na rok 1958 Eugeniusz Wierbicki — ZSRR.

Slobodan Babicz — Jugosławia, zajął 3 miejsce.

Anania Moldoveanu — Rumunia, zeszłoroczny mistrz Europy.

TEGOROCZNE mistrzostwo Europy FAI, piąte już z kolei, odbywały się na lotnisku bukareszteńskiego aeroklubu w Clinceni w dniu 27 września. Nasza ekipa w składzie: kierownik Z. Szajewski i zawodnicy — T. Pelczarski, K. Ginalski, W. Schier i W. Bredsznajder przybyła samolotem do Bukaresztu 24 września, skąd specjalnym aeroklubowym samolotem AN-2 odleciała do Clinceni oddalonego od stolicy o około 20 km.

Dwa dni przed zawodami poświęcone były na oblatywanie modeli i zapoznanie się z terenem zawodów. Lotnisko Clinceni należy do aeroklubu Bukaresztu i idealnie wprost nadawało się do przeprowadzenia mistrzostw, dzięki swojemu usytuowaniu oraz doskonałym warunkom zakwaterowania. Każda ekipa otrzymała dwuosobowe pokoje mieszkalne oraz osobne pomieszczenie na podręczny warsztat modelarski.

W dniu otwarcia mistrzostw, czego dokonał w imieniu Aeroklubu Rumunii wiceprezes, generał-major Nicolae Toader, spośród 17 zaproszonych państw stawiły się na starcie ekipy: Polski, ZSRR, Jugosławii i Rumunii. Poza konkursem startowała druga drużyna Rumunii, złożona z czterech zawodników.

Gospodarze przygotowali się do mistrzostw niezwykle starannie. Wszystko przewidziano do najdrobniejszych szczegółów. Start został radiofonizowany. Obsługa techniczna i komisarze wyróżniali się białymi kombinazonami. Spiker zapowiadał każdy start, omawiając przy tym zasługi poszczególnych zawodników. Wyniki lotów natychmiast wypisywane były na tablicy. Wszystko działało sprawnie i bez zwłoki. Jeśli chodzi o organizację startów, to każda ekipa otrzymała limit czasu 60 minut na wystartowanie w każdej z pięciu kolejek. W ciągu 6 godzin wykonano wszystkie loty. Warunki atmosferyczne, doskonale w dniach poprzedzających zawody, o ironio popsuły się sprawując wiele kłopotów modelarzom, którzy musieli od nowa regulować swoje modele. Wpływ ten był raczej słaby w centralnej części lotniska, znaczny jedynie na jego skrajach. Wiatr porzywił rzędu 4-6 m/s.

Nasi zawodnicy po niezwykle starannym wypróbowaniu modeli w dniu 25 września, kiedy pod okiem kierownika wykonali ogółem 25 startów i uzyskiwali średnio wyniki 160-180 sek, byli jak najlepszej myśli. Co prawda uległy uszkodzeniu dwa modele zapasowe, ale taki sam los spotkał także i modele naszych konkurentów. W ciągu nocy modele zostały naprawione.

W pierwszej kolejce startów optymizm nasz nieco zmalał, gdy uzyskaliśmy następujące miejsca: 2 — Schier, 10 — Bredsznajder, 13 — Ginalski, a 16 — Pelczarski. Wiatr tymczasem wzmacniał się, a doskonale modele i silniki radzieckie uzyskiwały dla ekipy ZSRR same maksimum. W I starcie zdobyto 8-krotnie maksimum (tj. 180 sek). Zespołowo na I miejscu ZSRR, na II Rumunia, na III Jugosławia, a na IV — Polska.

Drugi start jeszcze bardziej wzmocnił pozycję ZSRR. Nasz faworyt Schier spada na 9 miejsce, Bredsznajder wychodzi na 8, a Ginalski na 11. Trzeci start tylko nieznacznie przetasowuje zawodników, a w czwartym widać wyraźnie, że nie już nas nie uratuje od klęski, tym bardziej, że otrzymujemy punktację zerową za nie wystartowanie na skutek utraty jednego modelu i braku zapasowego (kraksa). Zbliżyła się ostatnia kolejka startów, tym razem ze środka lotniska, gdyż wiatr zmienił nieco kierunek. (Pierwsze starty rozpoczęto ze skraju lotniska).

Zwycięcą indywidualnym zostaje Eugeniusz Wierbicki — ZSRR, a zespołowo także zwycięża ZSRR — 2 500 pkt, przed Rumunią — 2 388 pkt, Jugosławią — 2 356 pkt i Polską — 2 040 pkt.

WYNIKI MISTRZOSTW

1. Eugeniusz Wierbicki — ZSRR — 180+180+180+180+180 = 900 pkt.
2. Otto Hints — Rumunia — 180+180+178+154+180 = 872 pkt.
3. Slobodan Babicz — Jugosławia — 180+180+149+180+153 = 842 pkt.
4. Boris Filimonow — ZSRR — 180+180+148+127+180 = 815 pkt.
5. Aleksander Scepanow — Jugosławia — 159+180+180+110+180 = 609 pkt.
6. Ionel Georgescu — Rumunia — 118+180+129+180+180 = 787 pkt.
7. Jurij Skworczewski — ZSRR — 180+180+160+147+118 = 785 pkt.
8. Wiesław Schier — Polska — 180+154+138+180+181 = 733 pkt.
9. Peter Siegel — Rumunia — 154+180+113+130+152 = 729 pkt.
10. Władimir Abramow — ZSRR — 180+180+180+180 = 720 pkt.

Najlepszym z Polaków był W. Schier — 8 miejsce, potem 13 — W. Bredsznajder — 795 sek, 15 — K. Ginalski — 582 sek i 16 — (ostatni) T. Pelczarski — 434 sek. Tak więc po szeregu sukcesów osiągniętych w roku bieżącym zajęliśmy ostatnie miejsce różnicą 460 pkt, która dzieliła nas od zwycięzców. Nie znaczy to oczywiście wcale, iż modele nasze były złe lub też niewłaściwie przygotowano zawodników.

Eliminacja i obloty przed mistrzostwami wykazały dobre przygotowanie techniczne. No, ale zgodzić się trzeba, że czasem najlepsze przygotowanie w rozgrywkach sportowych może zawieść. Nie tylko nas spotkała klęska, bo na przykład tak wytrawni zawodnicy jak Jugosławianie (różnica 316 pkt), których wszyscy typowali na zwycięzców, musieli ustąpić miejsca nie tylko młodej i nieznannej jeszcze ekipie ZSRR ale także Rumunom.

Zawodnicy podczas otwarcia mistrzostw. Na pierwszym planie ekipa polska (Schier, Pelczarski, Ginalski, Bredsznajder i kierownik Szajewski).



(Jak dowiedzieliśmy się później od kierownika ekipy radzieckiej Nikołaja Lisickiego, właśnie ten zespół modelarzy radzieckich miał startować w Cranfield).

Jakie wnioski nasuwać się mogą dla nas po V mistrzostwach Europy? Myślę, iż tylko jeden: wszechstronna regulacja modeli, na najtrudniejsze nawet warunki atmosferyczne, gdyż konstrukcyjne modele nasze były bez zarzutu. Model z napędem mechanicznym, niezwykle trudny w regulacji, szczególnie z wysokoobrotowymi silnikami o dużej mocy, wymaga bardzo precyzyjnego opanowania techniki startu, gdzie już nieznaczne odchylenie powodują katastrofę. Nagła zmiana kierunku wiatru, o ułamek sekundy opóźniona reakcja steru kierunkowego — zmieniają właściwości lotne modelu.

Głównym komisarzem sportowym mistrzostw był Valeriu Popovici, człowiek o niezwykle ujmującym obejściu i wybitnym talencie organizacyjnym. Był on duszą całych zawodów, podbijając serca wszystkich modelarzy. Kierownikiem technicznym był Ioan Dumitrescu, kierownik małego lotnictwa w Centralnym Aeroklubie Rumunii.

Jeśli chodzi o szczegóły organizacyjne, to warto jeszcze podać, iż każda ekipa miała przydzielonych tłumaczy, doskonałe wywiązujących się ze swoich zadań. Z NRD uczestniczyło w mistrzostwach dwóch obserwatorów: Walter Gutsche, redaktor naczelny miesięcznika „Flugmodellbau und Basteln” i Karl Schlott, modelarz instruktor z Drezna. Prasę polską reprezentował niżej podpisany.

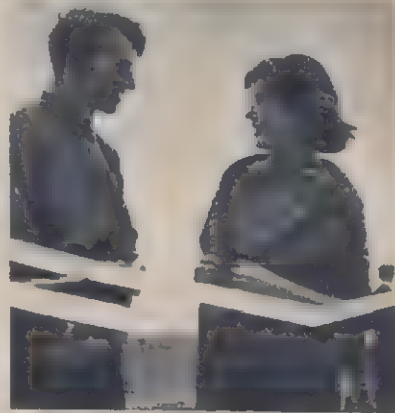
Bardzo cenne nagrody (łodówka) i srebrny puchar mistrzostw (arcydzieło jugosłowiańskiej sztuki snycerskiej) przypadły w udziale E. Wierbickiemu — ZSRR. Równie piękne nagrody otrzymali Otto Hints — Rumunia i Slobodan Babicz — Jugosławia za zajęcie 2 i 3 miejsca. Dwa dni po zawodach przeznaczyli gospodarze na pokazanie swej wspaniałej stolicy.

Na zakończenie trzeba podkreślić niezwykle serdeczną gościnność z jaką byliśmy przyjmowani. Gościnność przekraczającą z pewnością wszelkie oczekiwania. I za to w imieniu polskich modelarzy i własnym jeszcze raz pragnę podziękować organizatorom — Centralnemu Aeroklubowi Rumunii. Omówienie techniczne mistrzostw znajdzie Czytelnicy w następnych numerach.

PAWEŁ ELSZTEIN



Nagrody dla zwycięzców. Drugi od lewej Puchar Europy.



Zawodnik polski W. Bredsznajder podczas rozmowy ze spadochroniarką aeroklubu w Clinceni.

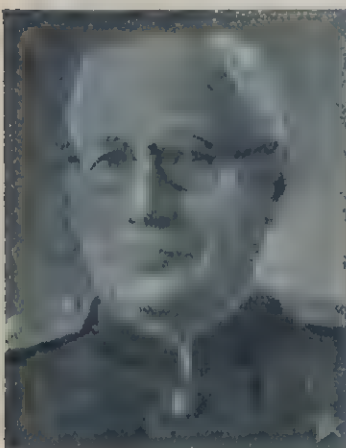
CHCESZ LATAĆ NA SAMOLOTACH?

Marzenie Twoje może być zupełnie realne, o ile odpowiadasz kilku podstawowym warunkom:

1. jesteś pilotem szybowcowym (warunki przyjęcia na szkolenie szybowcowe — patrz poprzedni numer „Skrzydła”)
2. ukończyłeś 18 rok życia
3. masz wykształcenie co najmniej średnie (maturę ogólną lub zawodową)
4. zdrowie Twoje nie budzi żadnych zastrzeżeń. Jeżeli na wszystkie cztery punkty możesz odpowiedzieć TAK, zgłoś się natychmiast do aeroklubu. Oto ich adresy:

Białostocki	Białystok — lotnisko Krywlany
Bielsko-Bialski	Bielsko-Biala — lotnisko Aleksandrowice
Bydgoski	Bydgoszcz, ul. Pomorska 1a
Częstochowski	Częstochowa, Al. N. M. P. 9
Dąbliński	Dąblin — Aeroklub wojskowy przy OSŁ
Gdański	Gdańsk-Wrzeszcz, Al. Zwycięstwa 44
Gilwiński	Gilwice — lotnisko
Grudziądzki	Grudziądz, Świerczewskiego 84/86
Jeleniogórski	Jelenia Góra, 1 Maja 32
Kielecki	Kielce, ul. Staszica 14
Krakowski	Kraków, ul. Zwierzyniecka 26
Kujawski	Inowrocław — lotnisko
Lubelski	Lublin — lotnisko Radawiec
Łódzki	Łódź, ul. Piotrkowska 70
Mielecki	Mielec — Osiedle WSK
Opolski	Opole, ul. Mickiewicza 4
Ostrowski	Ostrów Wlkp. lotnisko Michałków
Podhalański	Nowy Sącz, ul. Kościelna 2
Podkarpacki	Krosno — lotnisko
Pomorski	Toruń — Rynek Staromiejski 10
Poznański	Poznań — ul. Niezłomnych 1
Radomski	Radom, ul. 23 Lipca 37
Rzeszowski	Rzeszów, pl. Wolności 2
Śląski	Śląsk, ul. Grottegera 18
Stalowowolski	Stalowa Wola, Dom Hutnika
Szczeciński	Szczecin, ul. Św. Wojciecha 12
Świdnicki	Świdnik — Przędowników Pracy 1
Śląski	Katowice — lotnisko
Tatrzański	Nowy Targ — lotnisko
Mazowiecki	Tomaszów Maz., Al. Wojska Polskiego 87
Warmińsko-Mazurski	Olsztyn — lotnisko Dajtki
Warszawski	Warszawa, ul. Miedzeszyńska 4
Wrocławski	Wrocław, ul. Lotnicza 14/16
Zielonogórski	Zielona Góra, ul. Sulechowska 37

KARTKI Z HISTORII



ANDRZEJ TUPOLEW (ur. 1888 r.), jeden z najwybitniejszych konstruktorów lotniczych świata.

Tupolew wstąpił w r. 1909 do Wyższej Szkoły Technicznej w Moskwie, gdzie został uczniem słynnego uczonego prof. Zukowskiego. Już jako student projektował samoloty, a w czasie wojny 1914—1918 r. zbudował prototyp maszyny wojskowej. Ponieważ Rosja nastawiona była głównie na zakup samolo-

tów zagranicznych, wysiłki młodego inżyniera spełziły na niczym. W grudniu 1918 roku rząd radziecki zorganizował Centralny Instytut Hydro - Aerodynamiczny (CAGI) i do kierowania tą placówką naukowo-badawczą wspólnie z Zukowskim powołał Tupolewa.

Tupolew stworzył w ramach CAGI biuro konstrukcyjne, które już w r. 1922 wypuściło pierwszy drewniany samolot ANT-1. Drugi z kolei samolot Tupolewa ANT-2 był duraluminiowy i konstruktor własnym przykładem znakomicie zapropagował wprowadzenie metalu. Pod jego kierownictwem zbudowano ponad 100 różnego typu samolotów — głównie ciężkich (pasażerskich, bombowych). Najslawniejsze z samolotów Tupolewa to: ANT-25 (przełot Czekalowa, a następnie Gromowa nad Biegunem Północnym z Europy do Ameryki), MAKSYM GORKI (w r. 1934 największy samolot świata), TU-104 (oblatany w r. 1965 był pierwszym wprowadzonym na linie pasażerskie samolotem odrzutowym).

J. KĘDZ.



Janusz Augustyniak z Radomaka, Stanisław Kuca ze wsi Wielgozy i Herbert Otta z Peplina proszą o podanie adresów średnich szkół lotniczych. Oto one: Technikum Budowy Silników — Wrocław, ul. Kielcowska 43/63; Technikum Mechaniczne — Rzeszów, ul. Obrońców Stalingradu 130 i Mielec — WSK.

Lo wymienionych szkół przyjmowani są kandydaci po ukończeniu 7 klas. Po bliższe informacje na temat egzaminów oraz ewentualnego miejsca w internacie, radzimy zwrócić się bezpo-

średnio do dyrekcji technikum.

Edward Matyszkiewicz z Wrocławia. Organizowanie kursów mechaników lotniczych przez Aeroklub PRL nie jest obecnie przewidziane.

Edward Maciejewski. Sprawę przeniesienia do Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych należy załatwić za pośrednictwem dowódcy jednostki.

Ewa Krawczyk z Kamieńca, Tadeusz Chojecki z Zabrza, B. Radzki z Warszawy i Franciszek Biernacki z Osetnicy. Warunki przyjęcia na szkolenie szybowcowe znajdziecie w poprzednim numerze „Skrzydła” („Skrzydła Polska” nr 43, z dnia 22. X. br.).

STYL EPOKI

Obecnie pod fotografią czy rysunkiem samolotu umieszcza się krótki napis: Tu-104 czy Comet IV. Trochę inaczej było pół wieku temu. Istniała wówczas moda na prawdziwą „gadkę”, jakbyśmy to określili mową Włocha. Oto przykład podpisu z „Tygodnika Ilustrowanego”: „Wizerunek nasz przedstawia aeroplan pana Wrighta zaraz po wyjściu z HANGARU, to znaczy specjalnego pomieszczenia, od którego prowadzi szynę drewnianą na bieżnię. Po szynach tych toczy się statek na kołach, niby zwierzę obryzmie, apokaliptyczne, a potem zwinie się z bieżni w górę.”

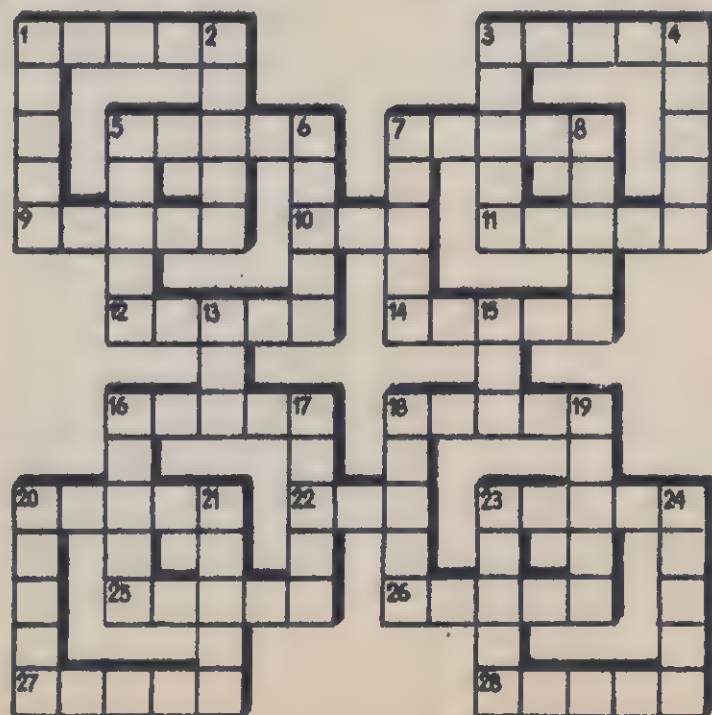
J. K.

KRZYŻÓWKA

Poniżej: 1) przekop podziemny, 2) zakręt, 3) szybowiec polski, 4) prowadzący statek powietrzny, 5) siła zbrojna, wojsko, 6) poruszanie się w powietrzu, 7) cena urzędowo ustalona, 8) ster poprzeczny, 9) laso, 10) znak zodiaku, 11) krzesło pilota, 12) deska w szafie, 13) imię śpiewaczki chilijskiej, 14) człowiek nieobyczajny, lekceważący rzeczy szlachetne, 15) element podwozia chroniący ogon przed uderzeniem o ziemię i hamujący zarazem dobieg, 16) roślina lilowata, kwitnie bardzo rzadko, 17) hałas, huk, rumor, 18) rzecz starożytna, zabytek; piono-wo: 1) wytyczona droga lotu, 2) przyrząd do oświetlania, ogrzewania lub topie-

nia, 3) start, 4) elementy konstrukcji nośnej skrzydła, 5) wielbłąd jednogarnbny, 6) krząka linowy, 7) figura akrobacji powietrznej, 8) pleprzoad, 9) dźwięk, 10) masa uszczelniająca, 11) największa osiągalna wysokość statku powietrznego, 12) rzeka we Włoszech, 13) bandera, chorągiew, 14) zbiór punktów, 15) część urządzenia sterowniczego zastępującego orczyk, 16) przeniesienie jakiegoś przedmiotu na rozkaz przez psa, 17) baniasy puchar, czasza, 18) kran.

Rozwiązania należy nadsyłać tylko na kartach pocztowych do dnia 6 listopada br. Nagrody — 5 książek lotniczych.



Organ KML i harcerszy lotniczych. Wyd. „Skrzydła Polska”

1958

Nr. 9

Skrzydła MŁODYCH



TU MÓWIA KOŁA

SKONCZYŁY się wakacje i nasze Koło Lotnicze nr 10 przy Szkole Podstawowej w Ściegnach koło Karpacza przystąpiło znowu do pracy. Zaczęliśmy oczywiście od nawiązania powakacyjnych kontaktów z Aeroklubem Jeleniogórskim.

Jeździmy bardzo często na lotnisko. Pomagamy pilotom w transporcie na start i hangarowaniu szybowców i samolotów. Mielśmy też swoje funkcje przy organizowaniu pokazów z okazji Święta Lotnictwa. Ostatnio kolportowaliśmy cegiełki na „Fundusz Lotnictwa Sportowego”.

Kierownictwo aeroklubu, instruktorzy i piloci są dla nas bardzo uprzejmi. Pozwalają nam wsiąść do kabiny szybowca czy samolotu i chętnie tłumaczą niezrozumiałe dla nas zagadnienia. Kilku spośród nas latało nawet na szybowcu „Zuraw”.

Za kilka dni rozpoczynamy pracę w naszej modelarni. Aeroklub okazuje nam wiele pomocy w opracowaniu planów modeli.

Działalność naszego koła cieszy się zainteresowaniem i pomocą nie tylko aeroklubu, ale także kierownika szkoły oraz opiekunki koła (jest nią pani nauczycielka Barbara Zwolak) i za to im wszystkim, za pośrednictwem „Skrzydła”, chcemy złożyć serdeczne podziękowanie.

Przewodniczący koła
Miroslaw Ciszewski

Duże brawa dla członków Koła Lotniczego nr 10, Kierownictwa Szkoły i Aeroklubu Jeleniogórskiego. Ciekawi jednak jesteśmy jak rozwijają powakacyjną działalność pozostałe koła. Czekamy na wiadomości.

MIEDZY'NAMI

CZYTAŁEM w poprzednim numerze „Skrzydła”, że członkowie KML powinni tworzyć koła i drużyny lotnicze. Ja jestem członkiem KML i naprawdę nie wiem jak się do tego zabrać. Chodzę do klasy siódmej. W szkole nie ma drużyny harcerskiej zajmującej się zagadnieniami lotniczymi i dlatego do ZHP nie należę. Zebrałem więc grupkę kolegów i zapisaliśmy się do modelarni lotniczej w Pałacu Młodzieży. Czytamy poza tym książki i czasopisma lotnicze. Koresponduję z modelarzem i szybownikiem z Czechosłowacji i wymieniam z nimi czasopisma. Chodzimy czasem na lotnisko aeroklubu i oglądamy szybowce i samoloty. Bardzo chcielibyśmy przejść szkolenie na wieży spadochronowej, a potem zostać pilotami, ale nie wiemy jak to zrobić.

Tyle list LUDWIKA KLECZMARA z Katowic-Ligoty. Rad i wskazówek można by tu przytoczyć wiele. Ale czy naprawdę nie wiecie, Koledzy, co robić? Jesteście przecież na najlepszej drodze i jeżeli do tego dodać jeszcze, że budu-

jecie już modele i oblatujecie je sami, to zrobiliście naprawdę niemało. Brak Wam tylko formy organizacyjnej, ale to jest już tylko formalność. Zgłoszcie się więc do Aeroklubu Śląskiego z prośbą o zarejestrowanie Waszego koła lotniczego. Tam dostaniecie legitymacje członkowskie oraz pomoc w dalszej pracy. Wówczas i ze szkoleniem na wieży spadochronowej nie będzie kłopotu. To będzie ten pierwszy Wasz krok do zostania pilotami.

Abyście mogli zorientować się dokładnie jak i co trzeba zrobić w celu zalegalizowania działalności koła, przesyłamy na Wasz adres „Statut Kół Lotniczych”. Statut przesyłamy również Tadeuszowi Tygielskiemu z Bodzowa, który mimo zapewnień usnych kierownictwa Aeroklubu Zielonogórskiego (w czasie wycieczki młodzieży z Bodzowa na lotnisko) i trzech listów przypominających, dotychczas nie otrzymał ani Statutu, ani legitymacji członkowskich dla powstającego tam koła. Dlatego też zamieszczoną na tej stronie korespondencję o pracy Koła Lotniczego w Ściegnach dedykujemy Aeroklubowi Zielonogórskiemu.

KML W RUMUNII

O popularności naszego klubu świadczą może te zdjęcie walizki modelarskiej, wykonanej w Rumunii. Waliza ta, zresztą nie jedyna, ozdobiona została wszystkimi nalepkami i znaczkami produkowanymi w kolejnych numerach

naszego tygodnika. Sądząc z rozmów, jakie przeprowadzono z modelarzami zaprzyjaźnionymi Rumunii, „Skrzydła” czytana tam jest bardzo uważnie i ogólnie podoba się wszystkim.

Foto: P. Elsztein



Lamusa

BÜCKER BÜ-133c „JUNGMEISTER“ Samolot akrobacyjny

JEDEN z najlepszych samolotów akrobacyjnych w okresie międzywojennym. Wielokrotnie zdobywca pierwszych miejsc na konkursach akrobacji. Producent — zakłady Bückera w Rangsdorf (Niemcy) założone w 1932 roku.

Bü-133 C był dwupłatowcem jednomiejscowym zaopatrzonym w specjalne profile skrzydeł do lotów odwróconych.



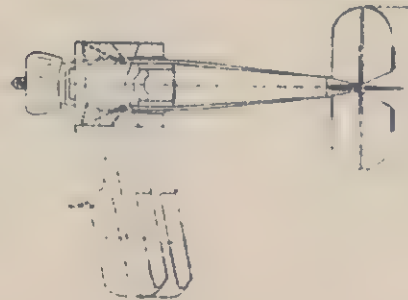
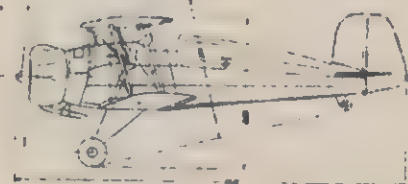
Ogromna zwrotność przy dużym nadmiarze mocy pozwala na wykonywanie wszystkich figur wyższego pilotażu.

Jeszcze i obecnie w wielu krajach istnieje

niewielka ilość samolotów tego typu, biorąc udział w konkursach akrobacji (np. Rumunia i USA).

Na zdjęciu jedyny egzemplarz „Jungmeistera” będący w posiadaniu aeroklubu w Clineni (Rumunia). Samolot ten jest w pełni w użytkowaniu.

Dane techniczne: rozpiętość — 6,60 m, długość — 6,02 m, powierzchnia skrzydeł — 12 m², ciężar własny — 425 kg, ciężar ładunku — 190 kg, prędkość maksymalna — 220 km/h, prędkość przelotowa — 200 km/h, prędkość lądowania — 90 km/h, zasięg — 500 km, pułap — 5 000 m, silnik Bramo Sh-14A — 160 KM.



MAŁA ENCYKLOPEDIA „SKRZYDEŁ”

SKAFANDER STRATOSFERYCZNY — ubiór tworzący jak gdyby osobistą „hermetyczną kabinę” pilota. Skafander nie przylega ściśle do ciała. Między powłoką skafandra a ubraniem pilota istnieje szczelina, w której swobodnie pod ciśnieniem przepływa powietrze lub tlen, wywierając na ciało pewne ciśnienie i wentylując skafander. Nadmiar powietrza automatycznie uchodzi do atmosfery. Uzupełnieniem skafandra jest helmofoon zaopatrzony w grubą szybę i łożyskowo, szczelnie połączony ze skafandrem. Potrzebny do oddychania w czasie lotu tlen doprowadzany jest z pokładowej aparatury tlenowej. Po opuszczeniu samolotu skafander zasilany jest z awaryjnej aparatury tlenowej, przymocowanej do skafandra.

Skafander chroni jednocześnie pilota przed promieniowaniem cieplnym i przed niskimi temperaturami (około -55°C w stratosferze). W opracowaniu znajdują się obecnie skafandry, które umożliwią wykonywanie lotów do wysokości około 150 km.

Pejot



lotnictwa wojskowego na przestrzeni ostatnich 25 lat. Znaczki wydrukowano techniką fotograficzną w formacie: 41 x 24 mm.

Z. R.



Wyżej: Tak się zakłada spadochron — pokazuje druhom instruktor Aeroklubu Krakowskiego

Janusz Śmietkowski
Z prawej: Pierwsze spotkanie z „Jaskółką”. Kiedyś będzie można znaleźć się z nią sam na sam w przestworzach?



HARCERSKI TURNIEJ

I Harcerskim Turnieju Drużyn Lotniczych, zorganizowanym w Krakowie (20—21. IX, br.) i jego wynikach, pisaliśmy już w numerze poprzednim. Dzisiaj „dorzucamy” do tego dwa zdjęcia, wykonane przez dh Wojciecha Bujasa z Krakowa.

Regulamin turnieju przewidywał wprawdzie tylko zawody modeli balonów, latawców i szybowców, jednak harcerze interesowali się również szybownictwem. Bo jakże to — być na lotnisku i szybowca nie dotknąć? Stąd właśnie zdjęcia z tej „konkurencji nieoficjalnej”.

MYSLI WYBRANE O LATANIU

Wierzymy, że nasze życie społeczne, rozwijające się tak pomyślnie, obejmie wkrótce i tę najwyższą gałąź, ustanawiając własne rekordy lotu bezsilnikowego.

Inż. Piotr Tułacz,
1923 r.

*

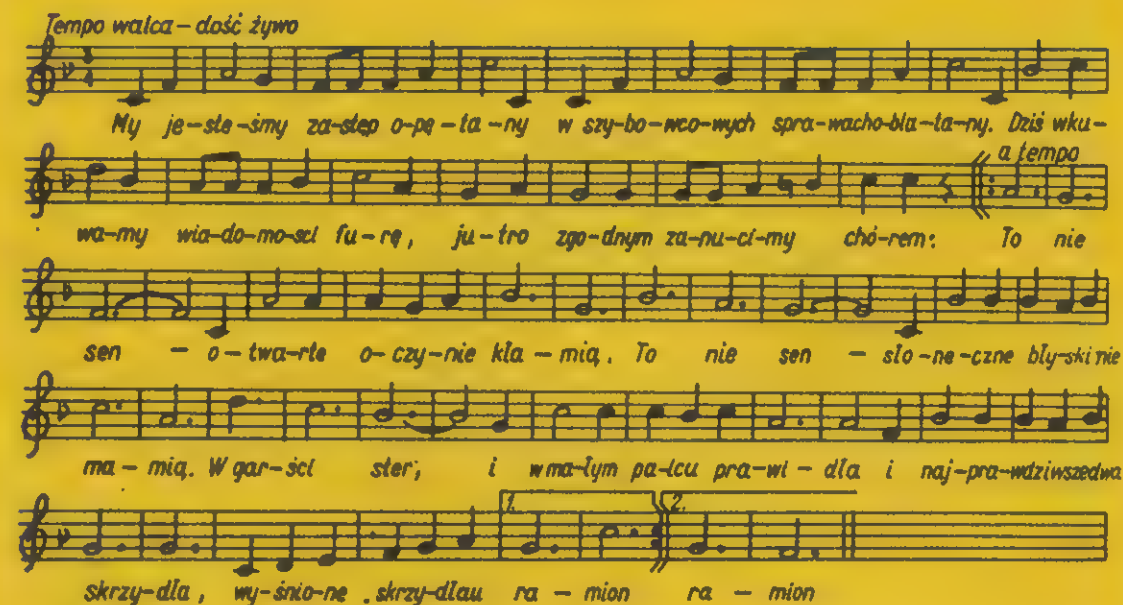
Jeżeli poświęcić się chcesz lotnictwu nie dla sławy sportowej, kariery, posady, rekordów, pieniędzy czy zaszczytów, a tylko dla latania nad polami, bije w Tobie prawdziwe serce lotnika, młody przyjacielu.

Prof. G. Makrzycki,
1935 r.

*

Wymyśleć maszynę powietrzną, to właściwie fraszka — zbudować ją nie trudno, ale wypróbować w locie — to najważniejsze.

Kapitan Ferber



TO NIE SEN

Słowa: JERZY LITWINIUK

My jesteśmy zastęp opętany,
w szybowcowych sprawach oblatany.
Dziś wkuwamy wiadomości furę,
jutro zgodnym zanudimy chórem:

To nie sen —
otwarte oczy nie kłamią.
To nie sen —
słoneczne błyski nie mamią.
W garści ster,
i w małym palcu prawidła
i najprawdziwsze dwa skrzydła,
wysunięte skrzydła
u ramion!..

Musyka: JERZY DARGIEL

My jesteśmy zastęp opętany —
wciąż nam śnią się „Muchy”
i „Bociany”.
Kto się śmieje z naszej zawziętości
ten nam jeszcze mocno pozazdrości.

To nie sen...

My jesteśmy zastęp opętany —
lotne ptaki, niebieskie Cygany.
A że wasy mało znać na twarzy —
tego z dołu nikt nie zauważy.

To nie sen...

NALEPKI TOWARZYSTW LOTNICZYCH



WENEZUELA

ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE



25 rocznica istnienia indyjskich lotniczych sił zbrojnych upamiętniona została m. in. przez wydanie w dniu 30 kwietnia br. specjalnej serii, złożonej z dwóch znaczków o jednakowym rysunku, których wartość nominalna wynosi 15 i 90 rp.

Na znaczkach tych pokazano: dwupłatowiec typu „Wapit” (model z 1933 r.) oraz odrzutowy myśliwiec typu „Hawker-Hunter” z 1958 r. Sylwetki obu tych samolotów symbolizować mają rozwój indyjskiego

JAT



NIE trudno, podróżując po Jugosławii, zorientować się z działalnością JAT-a. Już w centrum Belgradu na najwyższym w tym mieście gmachu widnieje neonowy napis „Putujte avionima” (podrózujcie samolotami). Na rogatkach stolicy duże tablice przy trasach wylotowych zachęcają również do tego samego. Takie i inne tym podobne reklamy spotkać można zresztą nie tylko w samym Belgradzie, ale w wielu innych miasteczkach i miastach tego kraju. Komunikacja lotnicza w Jugosławii jest dziś bardzo popularna. Ma zresztą za sobą już trzydziestoletnią tradycję. Właśnie w tym roku minęło trzydzieści lat od uruchomienia, pierwszej w tym kraju, linii lotniczej na trasie Belgrad — Zagrzeb.

Przedsiębiorstwem, które w Jugosławii ma obecnie wyłączność na prowadzenie komunikacji lotniczej, jest Jugoslovenski Aerotransport — w skrócie JAT. Rozwija ono w swym zakresie działalność zarówno wewnątrz kraju, jak i na terenie międzynarodowym.

LINIE KRAJOWE

Trzeba stwierdzić, że w zakresie komunikacji wewnętrznej polityka JAT jest bardzo owocna. Istnieją linie stałe, czynne cały rok i linie sezonowe, na których samoloty latają regularnie tylko w miesiącach letnich, od czerwca do września.

Przez cały rok samoloty JAT-a łączą Belgrad z Zagrzebiem, Lublaną, Sarajewem, Skopją oraz Zagrzeb z Sarajewem i Titogradem — i odwrotnie. W lecie natomiast JAT uruchamia cały szereg linii do miejscowości atrakcyjnych pod względem turystycznym, takich jak: Split, Dubrownik, Tivat, Bled czy innych. Sprawa nie jest oczywiście taka prosta. Ukształtowanie terenu (góry) sprawia, że w większości miejscowości te nie posiadają blisko lotnisk, z wyjątkiem Bled i Tivat.

Leciałem, na przykład DC-3 z Zagrzebia do Splitu. Samolot ląduje na małym lotnisku położonym na wysokości 304 m nad poziomem morza w Sinju, miejscowości oddalonej od Splitu o 37 km. Górską drogą do miasta klepska — nie ma asfaltu, ale nie czuje się tej przeszo godzinnej jazdy w wytwornym i wygodnym autokarze. (Nie ma absolutnie porównania z naszymi „Lotowskimi” autobusami).

W analogicznej sytuacji znajdują się również Dubrownik i Hercegnovi, które korzystają ze wspólnego lotniska w Grudzie, położonego w odległości 30 km od pierwszej, a 24 km od drugiej miejscowości. Tak spore odległości od

Port lotniczy w Zagrzebiu.



Zdjęcia autora

Mapka linii krajowych JAT. Linie przerywane oznaczają linie sezonowe.



lotnisk wspomnianych wyżej miast nikomu nie przeszkadza w szerokim korzystaniu z usług samolotów. Podróżując zresztą nie tylko sami zagraniczni turyści, ale również Jugosłowianie. Przewagę zdecydowaną ma tu oczywiście szybkość podróży. Pociągi, nawet pociągi ekspresowe, łączące poszczególne miasta przeważnie skomplikowanymi góorskimi trasami nie wytrzymują pod żadnym względem konkurencji z samolotami. Dla przykładu mogę podać, że z Titogradu do Belgradu leciałem godzinę i 15 minut, a pociągiem — jak mi opowiadano — objeżdża się tę trasę około 36 godzin. Tak samo prawie przedstawiała się jazda koleją z Zagrzebia do Splitu.

Szczegółowy wykaz krajowych linii stałych i sezonowych pokazuje mapka, nie będę więc się tu nad nimi dłużej zatrzymywać. Warto tylko jeszcze podać, że cena biletu na samolot w kraju kształtuje się średnio o 20% więcej od ceny biletu pociągów pocztowych na analogicznej trasie. Wydaje mi się jednak, że — ogólnie rzecz biorąc — ceny biletów lotniczych na liniach krajowych są droższe niż u nas. To samo dotyczy cen na liniach zagranicznych, np. bilet z Belgradu do Warszawy i z powrotem kosztuje 48 385 dinarów (u nas — około 3 000 złotych).

Interesujące może być zapewne jeszcze i to, że we wszystkich samolotach kursujących na liniach krajowych znajdują się stewardessy. Na ogół trzeba zanotować bardzo wysoką frekwencję w samolotach JAT, szczególnie w sezonie letnim. Na przykład, na takich liniach, jak Dubrownik — Belgrad, Titograd — Belgrad, Belgrad — Zagrzeb — Lublana i kilku innych samoloty kursują we wszystkie dni tygodnia dwa, a w niektórych nawet trzy razy dziennie w obydwu kierunkach. Ilość bagażu, jaką podróżny może sobie zabrać bezpłatnie na liniach krajowych, wynosi 15 kg. Taryfa przewozu pasażerów autobusami uzależniona jest od ilości kilometrów od lotniska.

LINIE ZAGRANICZNE

Na liniach zagranicznych JAT ma własne połączenia z następującymi krajami: Francja (Paryż), Szwajcaria (Zurych), NRF (Frankfurt nad Menem i Monachium), Czechosłowacja (Praga), Austria (Wiedeń), Bułgaria (Sofia), Turcja (Istanbul), Grecja (Ateń), Egipt (Kair), Albania (Tirana), Włochy (Rzym), Niemcy (Kolonia i Zurych) i Dubrownik (do Rzymu). Linie te obsługują samoloty typu DC-3, IL-14 i Convair 440 „Metropolitan”. Te ostatnie maszyny,

mogące zabrać na swój pokład 44 pasażerów, latają głównie do Paryża i Kairu.

Z obcych towarzyszów lotniczych można zobaczyć na belgradzkim lotnisku samoloty Aeroflotu (IL-14), BEA (Viscount), CSA (IL-12), LOT-u (IL-14 i Convair 240), Ma'ev (IL-14), Swissair (Metropolitan), Tabso (IL-14) i Tarom (IL-2 i IL-14).

LOTNISKA I PORTY

Główne lotnisko komunikacyjne Belgradu w Zemunie położone jest w odległości 5 km od centrum miasta. Już dziś znajduje się ono jednak na terenie tzw. Nowego Belgradu i — jak mnie poinformowano — w najbliższych latach ulegnie zupełnej likwidacji, gdyż tereny te przeznaczone są dla budowy nowych osiedli mieszkaniowych. Przyszłe nowoczesne, duże lotnisko, znajdować się będzie w odległości około 15 km od miasta.

W takiej sytuacji nie dziwi obcego przybysza prowizorium centralnego portu lotniczego stolicy Jugosławii. Mały i ciasny, choć schludnie urządzony parterowy budynek, przeznaczony jest dla pasażerskiego ruchu krajowego i zagranicznego. Pomieszczenia służby ruchu lotniczego znajdują się w przyzwoitym i dość dużym, kilkupiętrowym budynku. Samo lotnisko dzieli na dwie części główny pas betonowy długi na 1 600 metrów i szeroki 80 metrów. Drugi pas krzyżujący się z nim posiada długość 1 100 metrów i szerokość 90 metrów.

Drugi co do ważności w komunikacji lotniczej Jugosławii jest Zagrzeb. Biuro miejskie w nim większe i ładniejsze niż w Belgradzie. Lotnisko trawiaste, wykorzystywane wspólnie z aeroklubem i wojskiem. Jest to cecha wszystkich prawie lotnisk, które widziałem. Żadna to zresztą nowość. Za to może nie tyle nowością co przyjemnością swego rodzaju jest oglądanie małych i — rzec by można — eleganckich budynków portowych na tych lotniskach z których korzysta JAT. Wszędzie czystość, estetyka i bufety-kawiarnie. Jeżeli do tego dodamy wygodne, nowoczesne autokary dowożące pasażerów z miasta na lotnisko, to w sumie trzeba stwierdzić, że ogólne wrażenie o „Jugoslovenskim Aerotransporcie” są i muszą być jak najlepsze.

Pozostało chyba jeszcze jedno do odpowiedzi w tej ogólnej informacji o jugosłowiańskim lotnictwie komunikacyjnym. Czy JAT jest rentowny? Oczywiście, że nie. Jest — jakby to

można powiedzieć po naszymu — przedsiębiorstwem planowo deficytowym. Nie oznacza to wcale, że nie dąży do rentowności. Stara się ją jednak uzyskać na drodze rozsądnej polityki ekonomicznej, nie pozabawiając przy tym średniozamożnego obywatela możliwości korzystania z usług tego nowoczesnego środka lokomocji.

Jeszcze jedno. W ciągu ostatnich pięciu lat JAT nie miał ani jednej katastrofy na swych liniach.



KRONIKA LOTNICTWA SPORTOWEGO

NOWY SKŁAD KOMISJI SPADOCHRONOWEJ AEROKLUBU PRL

Na posiedzeniu Prezydium Zarządu Głównego Aeroklubu PRL w dniu 6 października br. został powołany w trybie ustalonym przez Walne Zgromadzenie nowy skład Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL.

Po wysłuchaniu sprawozdania z dotychczasowej działalności Komisji, Prezydium udzieliło jej absolutorium, wyrażając wszystkim członkom Komisji podziękowanie za pracę w minionej kadencji.

Do nowego składu Komisji Spadochronowej zaproszeni zostali następujący działacze sportu spadochronowego: Anna Franke, Jan Cierński, Zbigniew Chronik, Zdzisław Chyliński, Adam Iwiński, Tadeusz Litwiński, Tadeusz Malinowski, inż. Stanisław Mosica, kpt. Zdzisław Szewczuk i Ireneusz Zapaśnik.

Funkcję przewodniczącego komisji powierzono ob. Zbigniewowi Chronikowi, a obowiązki sekretarza Komisji z urzędu kierownikowi Wydziału Spadochronowego Dyrekcji APRL — ob. Adamowi Iwińskiemu.

„333”

BIULETYN AEROKLUBU PRL NR 286

Zatwierdzenie wyczynów krajowych

Komisja Sportowa Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zatwierdziła następujący wyczyn jako rekord krajowy:

KLASA G — KATEGORIA I (SKOKI SPADOCHRONOWE INDYWIDUALNE)

Celność skoku z wysokości 1500 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu — w dzień

Ireneusz Zapaśnik (Aeroklub Gdański), Gdańsk, 8.8.58 14,95 m

Diamant za przelot otwarty ponad 500 km

3 (52) Jerzy Lisiecki — na szybowcu „Mucha”, na trasie Poznań Lubochnia (ZSRR), dnia 18.7.58 506 km

Diamanty za przelot docelowy ponad 300 km

31 (215) Feliks Działo — na szybowcu „Jaskółka” na trasie Ma-

stów — Aleksandrów — Ławica, dn. 17.6.58 326 km

32 (216) Andrzej Kmiotek — na szybowcu „Mucha”, na trasie

Lisie Kąty — Radawiec, dn. 19.6.58 355 km

33 (217) Alfred Bzyl — na szybowcu „Jaskółka”, na trasie Toruń

— Białystok, dnia 3.8.58 305 km

34 (218) Jan Walczak — na szybowcu „Mucha”, na trasie Ino-

wrocław — Białystok, dnia 3.8.58 325 km

35 (219) Franciszek Różański — na szybowcu „Mucha”, na trasie

Toruń — Białystok, dnia 3.8.58 305 km

36 (220) Jerzy Wasilewski — na szybowcu „Mucha”, na trasie

Inowrocław — Białystok, dnia 3.8.58 325 km

37 (221) Jan Biczakowski — na szybowcu „Mucha”, na trasie

Bydgoszcz — Deblin, dnia 10.8.58 320 km

38 (222) Bogdan Nytk — na szybowcu „Jaskółka”, na trasie Byd-

goszcz — Deblin, dnia 10.8.58 320 km

39 (223) Władysław Lech — na szybowcu „Mucha”, na trasie Byd-

goszcz — Deblin, dnia 10.8.58 320 km

40 (224) Jan Wróblewski — na szybowcu „Mucha”, na trasie Byd-

goszcz — Deblin, dnia 10.8.58 320 km

Złota Odznaka Szybowcowa

16 (207) Andrzej Kmiotek przewyższenie: Jezów, dnia 10.3.58 na szybowcu „Mucha” 4230 m przelot: Lisie Kąty — Radawiec, dn. 19.6.58 na szyb. „Mucha” 355 km

Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL
(—) TADEUSZ REJNIAK

GRUDZIĄDZ

Uczniowie Szkoły Podstawowej nr 149 w Łodzi, przebywając na kolonii letniej koło Grudziądza, w porozumieniu z instruktorem propagandy Aeroklubu Grudziądzkiego Janem Dropińskim zorganizowali wycieczkę na lotnisko.

Na miejscu zorganizowano im pokaz szybowców, a instruktor szybowcowy Kazimierz Wróblewski opowiedział o znaczeniu szkolenia szybowcowego i warunkach przyjęcia na obozy szybowcowe. Wycieczka młodzieży miała możliwość zapoznać się też z sprzętem

samolotowym. Wyjaśnień na temat pracy pilota samolotowego udzielił Adam Jasieński. Do najbardziej zapalonych entuzjastów sportu lotniczego należeli: uczniowie Janusz Wasilewski, Henryk Bucki, Janusz Rybiński, Antoni Jakubczyk.

Spodziewać się należy, że Aeroklub Łódzki zainteresuje się młodymi sympatykami lotnictwa, nawiąże kontakt ze Szkołą Podstawową nr 149 w Łodzi i zorganizuje Koło Lotnicze.

Zalęgi biorące udział w Samolotowych Mistrzostwach Polski Seniorów, które



Młodzi entuzjści lotnictwa ze Szkoły Podstawowej nr 149 w Łodzi słuchają z zainteresowaniem objaśnień udzielanych przez mechanika Adama Jasieńskiego
Foto: T. Dalecki

lądowały w punkcie etapowym na lotnisku w Grudziądzu, znalazły poza dobrze zorganizowanym systemem zabezpieczenia technicznego również serdeczne przyjęcie ze strony prezesa aeroklubu inż. Antoniego Pilarczyka i kierownika Tadeusza Rucińskiego.

Każda z załóg lądujących na lotnisku w Grudziądzu otrzymała upominek w postaci dwóch broszur: jednej na temat historii miasta Grudziądza, a drugiej o Mikolaju z Ryńska, fektym r. rynku przez krzyżaków. Broszury były zaopatrzone w specjalną dedykację z podpisami prezesa i kierownika aeroklubu.

Wielu zawodników z tego powodu było mile zaskoczonych i wyraziło opinie, że taka inicjatywa powinna znaleźć naśladowców w innych aeroklubach.

Tadeusz Dalecki

GDANSK

Dnia 1 października rozpoczął się kurs spadochronowy organizowany przez Aeroklub Gdański. Kandydatów podzielono na dwie grupy. W skład pierwszej grupy wchodzi starsza młodzież, która po czterotygodniowym szkoleniu teoretycznym rozpocznie skoki z samolotu.

Zajęcia odbywają się cztery razy tygodniowo. Druga grupa stanowi kandydaci, którzy do marca 1959 r. ukończą 16 lat. Zajęcia dla tej grupy odbywają się raz w tygodniu (niedziela). Skoki dla grupy młodszej projektuje się na drugą połowę marca 1959 r. Wykłady prowadzi instr. spad. Ireneusz Zapaśnik.

Ryszard Cienkiewicz

BIALYSTOK

Dnia 6 października 1958 r. na V Sesji Prezydium WRN w Białymstoku został odznaczony Brązowym Krzyżem Zasługi pracownik Aeroklubu Białostockiego Walerian Choryło. Odznaczenia dokonał w imieniu Rady Państwa Przewodniczą-

cy WRN inż. Jerzy Popko. W Choryło jest najstarszym pracownikiem Aeroklubu Białostockiego. Pracuje od dnia 15.V.1958 r. na stanowisku st. mechanika szybowcowego, pomimo starszego wieku z pracy swej wywiązuje się zadowalająco, jest koleżeńskimi, lubianym przez kierownictwo i całą załogę aeroklubu. Pomaga młodszemu pokoleniu w opanowaniu napotykanym trudności. Za wyróżnienia w swej pracy był kilkakrotnie nagradzany pieniężnie i dyplomami.

Obecne odznaczenie Brązowym Krzyżem Zasługi jest jeszcze jednym dowodem uznania jakim darzy jego pracę Zarząd i Kierownictwo Aeroklubu.

St. Leonard

KIELEC

W sierpniu br. przeprowadzono trzy obozy skoszarowane spadochroniarzy. Roczny plan zasadniczy wykonano w 125 proc. Ogólnie plan skoków z samolotu wykonano w 143 proc., natomiast z wieży spadochronowej w 52,6 proc. (na jednej wieży spadochronowej).

W dniu 30 sierpnia czołowi spadochroniarze Aeroklubu Kieleckiego, ze str. instr. Liczbickim na czele, wyjechali do Nowego Sącza (jezioro Rożnowskie) w celu wykonania skoków na wodę. Pogoda dopisała. Siedmiu skoczków uzyskało uprawnienia w tej specjalności i cztery nowe uprawnienia skoków spadochronowych I klasy.

Grupa biorąca udział w skokach na wodę wyraża tą drogą podziękowanie zarządowi aeroklubu, który wyraził zgodę na finansowanie wyprawy w skokach na wodę z dochodów własnych, a autor niniejszej notatki uznaje dla etatowej kadry spadochronowej za sprawne przeprowadzenie skoków szkolno-treningowych.

Roman Gajos

WROCLAW

Praca w Aeroklubowym Ośrodku Modelarstwa Lotniczego we Wrocławiu ruszyła z dniem 15 września br. W dniu tym w ośrodku zebrali się około 70-ciu modelarzy (członków ośrodka), którzy zostali przez kierownika ośrodka Stefana Różyckiego podzieleni na grupy wg. klas szkolenia. Zajęcia modelarskie w I klasie w tym roku będzie prowadził wiceminister świata Stanisław Żurad, który doświadczenie swoje będzie przekazywał przyszłym wyczynowcom.

Do rozpoczęcia zajęć również przygotowane zostały wszystkie inne modelarnie aeroklubowe w terenie oraz modelarnie szkolne, gdzie zajęcia rozpoczyna się z dniem 1 października. W tym roku w większości wypadków modelarnie będą prowadzili nowi instruktorzy, którzy zostali przeszkoleni na kursach APRL oraz na kursach prowadzonych przez ZHP.

W ramach współpracy między Aeroklubem Wrocławskim i Dolnośląską Komendą Chorągwi ZHP, która układa się bardzo pomyślnie w tym roku, część szkolonej w modelarniach aeroklubowych młodzieży będzie stanowiła zastępy harcerskie, które zwróciły się do aeroklubu z prośbą o przeszkolenie.

Grupa szkolna skoczków spadochronowych Aeroklubu Częstochowskiego. Siedzą od lewej: Łukasz Małachowski, instr. spad, Arnold Kaliściak i przewodniczący Sekcji Spad, Stanisław Szczypior. Z prawej: Pilot szybowcowy Aeroklubu Częstochowskiego Zbigniew Małek — zdobywca drugiego diamentu do Złotej Odznaki Szybowcowej.



Aeroklub Wrocławski w tym roku szkolnym zwiększył plan wyszkolenia modelarzy we własnych modelarniach oraz dopomógł Wydziałowi Oświaty i Komendzie ZHP w zorganizowaniu nowych modelarni szkolnych.

Między innymi Sekcja Modelarska Aeroklubu Wrocławskiego przygotowuje kandydatów na instruktorów modelarstwa lotniczego klasy II i klasy III, których wyśle na kurs organizowany przez APRL oraz zamierza we własnym zakresie przeszkolić 20 instruktorów klasy III z kadry instruktorów harcerskich do prowadzenia modelarni w szkołach i drużynach harcerskich. W tym celu będzie niezbędna pomoc finansowa APRL.

W końcu października Sekcja Modelarska aeroklubu organizuje Zawody Modelarskie o Mistrzostwo Wrocławia, w których wezmą udział wszyscy modelarze modelarni aeroklubowych, szkolnych, harcerskich i innych, zarówno szkolący się jak i klasy mistrzowskiej. Zawody te zachęca modelarzy do pracy i zwiększą zainteresowanie młodzieży modelarstwem lotniczym.

Ryszard Komorowski

LUBLIN

Tegoroczną akcję propagandową z okazji Dni Lotnictwa Aeroklub Lubelski postanowił przeprowadzić w sposób niecodzienny niż w poprzednich latach. Postawił sobie za zadanie objąć obchodem dalsze rejony województwa bez wyróżniania mieszkańców Lublina.

Uroczystości rozpoczął przelot zespołu trzech samolotów nad Lublinem wieczorem 30 sierpnia, połączony z wyrzuceniem ulotek propagujących sporty lotnicze. Tego samego dnia w najruchliwszym punkcie miasta otwarto wystawę sprzętu lotniczego, ozdobioną estetycznymi barwnymi planszami oraz gablotkami ze zdjęciami o tematyce lotniczej. Owożdziem programu obchodu Dni Lotnictwa były pokazy lotnicze organizowane tym razem „w terenie”, mianowicie w czterech miastach powiatowych: w Lubartowie, w Parczewie, w Kurowie i w Krafniku. Imprezy spotkały się z bardzo gorącym przyjęciem: tak ze strony władz terenowych jak i tłumnie przybyłej na pokazy publiczności. W sumie popisom przyglądało się 30 tys. ludzi. Program imprez był w miarę możliwości urozmaicony. Złożyły się nań przeloty samolotów wojskowych, pokazy modelarskie, akrobacja szybowcowa, akrobacja samolotu CSS-13, akrobacja samolotu Junak-2, skoki ze spadochronem i najwięcej emocji dostarczające loty pasażerskie. A lot można było wygrać na specjalnej loterii lotniczej organizowanej w miejscu pokazów. Publiczność „terenowa” okazała się bardzo sympatyczna, żywo interesująca się sportem lotniczym i bardzo przychylnie doń usposobiona, może tylko nieco niesforna.

W konkluzji można stwierdzić, że wypad Aeroklubu Lubelskiego „w teren” przyniósł wiele miłych wrażeń tak organizatorom jak i widzom.

Henryk Berbeć

PILOT X LOTU

ZWYCZAJ X Lotu — Południowo-Zachodniej Polski pil. Mieczysław Dąbkowski rozpoczął pierwsze loty w 1943 r. w Golezowie. Po kursie instruktorów szybowcowych w Aleksandrowicach w 1948—49 pracuje przez rok jako instruktor szybowcowy w Strzebielinie i na Zarze. W latach 1949—50 kończy kurs instruktorów samolotowych w Centrum Wyszkolenia Lotniczego (CWL) we Wrocławiu, gdzie zostaje zatrudniony przez rok w charakterze instruktora. Do 1952 r. pełni obowiązki szefa wyszkolenia Aeroklubu Wrocławskiego, a potem znowu pracuje w CWL. W latach 1955—57 jest szefem wyszkolenia Aeroklubu Mieleckiego. Od 1957 r. do chwili obecnej zajmuje stanowisko kierownika wyszkolenia eskadry w CWL Krosno. Mieczysław Dąbkowski wylatał dotychczas 1735 godzin na samolotach i 232 godziny na szybowcach. Ma on uprawnienia pilota i instruktora samolotowego i klasy.

— Czy Pan startuje po raz pierwszy w zawodach? — odpowiada na pytanie naszej rozmowy.

— Tak. Po raz pierwszy.

— Czy można wiedzieć dlaczego?

— Ciągłe brakowało mi czasu na udział w zawodach sportowych. Ponadto uważałem, że nie należy startować w jakichkolwiek zawodach bez odpowiedniego treningu.

— A więc był Pan dobrze przygotowany do X Lotu?

— Nie. Mój trening polegał na przeprowadzeniu jednego samolotu z Krosna do Poznania, nie licząc lotów instruktorów w CWL. Zdecydowałem się na swój udział w zawodach dwa tygodnie przed nimi. Musiałem się kiedyś wreszcie zdecydować. Cóż, lata lecą, więc i mnie trzeba było kiedyś lecieć.

— Z której konkurencji jest Pan najbardziej zadowolony?

— Z konkurencji nocnej.

— Dlaczego?

— Po pierwsze, że loty nocne są w pewnym sensie moją specjalnością. Po drugie, że zadanie wykonałem zgodnie ze swoim wyliczeniem, niemal co do sekundy. To człowieka cieszy.

— Czy miał Pan pecha w tych zawodach?

— Nie.

— Co można sądzić o regulaminie X Lotu?

— Jak na tego typu zawody — zupełnie dobry.

— A o gospodarzach i organizacji zawodów?

— Jestem pełen uznania dla gospodarzy X Lotu, tak za stronę organizacyjną jak i sportową.

— Dlaczego, Pana zdaniem, tak mało załóg brało udział w zawodach?

— Zbyt słaba była propaganda tych zawodów, a ponadto brak sprzętu radiowego i małe zainteresowanie pilotów zawodami. Ogólnie rzecz biorąc ludzie są zrażeni do zawodów lotniczych przez niewłaściwe ich przeprowadzanie — ze względu na organizacyjnych, a przede wszystkim sportowych.

— Jak określiłby Pan sytuację w polskim sporcie samolotowym?

— Jest ona niewesoła. Składa się na to wiele przyczyn.

— Może wypowie się Pan co do najbliższych?

— Pierwsze: brak odpowiedniego sprzętu. Drugie: szkolenie pilotów odbywa się „na siłę”. Nie każdy pilot jest predystynowany do uzyskania pierwszej klasy, co związane jest



Pilot Mieczysław Dąbkowski z CWL nawet podczas sniadania nie rozstaje się z własnym samolotem.

z planem nalożonym na kluby. Trzeci: do tej pory nie istnieje u nas samolotowy sport wyczynowy, czego nie uwzględniają ani programy szkolenia, ani też odpowiednie wypłaty. Czwarte: aerokluby szkolą w zasadzie pilotów do lotnictwa zawodowego. Ci, co nie zostaną do niego zakwalifikowani tworzą zasadniczy trzon pilotów, z którego mają wyrastać sportowcy samolotowi.

— Czy Pan będzie startował w przyszłym roku w XI Locie?

— Jestem moralnie do tego zobowiązany. (m)

OPINIE O X LOCIE POŁUDNIOWO-ZACHODNIEJ POLSKI

W dniu zakończenia zawodów zebrałem szereg wypowiedzi, które w sposób jasny i niedwuznaczny charakteryzują przebieg jak i poziom X Lotu Południowo-Zachodniej Polski imienia Franciszka Żwirki. Oto one:

Konrad Wiciński, pilot, Białystok. Dobrze zorganizowane, ciekawsze niż mistrzostwa Polski. Atmosfera w jakich były przeprowadzone konkurencje — na wysokim poziomie sportowym.

Tadeusz Augustyniak, kierownik lotów, Kraków. Odczuwało się brak doświadczenia w wykonywaniu lotów z wykorzystaniem radia i radionawigacji. W aeroklubach regionalnych trzeba pogłębiać przeloty między lotniskami w nocy, przy zwróceniu uwagi na nawigację.

Józef Janiak, pilot, Mielec. Zawody nadzwyczaj interesujące, na poziomie, godne kontynuowania w przyszłości.

Jerzy Derkowski, komisarz sportowy, Inowrocław. Konkurencja urozmaicona. Poziom zawodników słaby w stosunku do punktacji. Szkoda, że tak mało załóg brało udział w tak dobrze zorganizowanej imprezie sportowej.

Józef Menet, pilot, Warszawa. Zawody fantastycznie zorganizowane. Konkurencje bardzo dobrze pomyślane. Już w tej chwili zgłasza swój udział na przyszły rok w XI Locie.

Waldemar Fabian, pilot, Kraków. Jestem zadowolony, chociaż nie ukończyłem jednej konkurencji ze względu na wadliwą pracę silnika. W czasie zawodów czułem się źle, ale mimo to pragnąłem w sposób sportowy dokonać za-

wody. Początkowo nie bardzo wierzyłem w zdolności organizacyjne Aeroklubu Krakowskiego jako gospodarza, ponieważ nie było możliwości przekonania się o tym. X Lot zaprezentował nasz aeroklub z jak najlepszej strony, co daje mi duże możliwości na przyszłość.

Adam Czeplirski, kierownik sportowy X Lotu, Kraków. Zasadniczy cel X Lotu został osiągnięty. Po pierwsze: zrobił dobrą propagandę wśród startujących pilotów. Po drugie: nasunął szereg wniosków na przyszłość odnośnie kontynuowania tych zawodów. Po trzecie: wykazał brak odpowiedniego przygotowania zawodników w lataniu przy urządzeniach radiowych. Po czwarte: dał wielu pilotom możliwość poznania tego typu zawodów, wreszcie — z pewnością — nakłonił w przyszłości pilotów do solidnego przygotowania się na taką imprezę sportową.

Zdobyt doświadczenie pozwala nam na rozszerzenie konkurencji, rozegranie tych zawodów na większej przestrzeni, a przede wszystkim przeprowadzenie konkurencji do tej pory niespotykanych, a mianowicie — dziennej-nocnych, oczywiście pod względem nawigacyjnym.

Przekonałbym się, że zawody o charakterze wybitnie nawigacyjnym, które na przyszłość mamy zamiar kontynuować, stały się w obecnej chwili koniecznością, biorąc pod uwagę słabe wykształcenie w tym kierunku naszych pilotów.

Bolesław Marczniak, pilot, Łódź. Uważam za konieczne organizowanie corocz-

nie Lotu Południowo-Zachodniej Polski.

Jan Sojka, komisarz sportowy, Krosno. Pierwsze udane zawody lotnicze po wojnie, szczególnie pod względem organizacyjnym.

Jan Brynarski, kierownik Aeroklubu Krakowskiego. O zawodach myślałem od dawna. Postawiłem sobie za punkt honoru nie tylko je organizować, ale i przeprowadzać jak najlepiej. O ile nam się to udało, mogą o tym powiedzieć zawodnicy. Chcemy, aby te zawody zachęciły pilotów do jak największego ich udziału. W przyszłym roku organizujemy XI Lot.

Włodzisław Wójtowicz, przewodniczący komisji sędziowskiej, Warszawa. Zawody w pełni przemysłowe i dobrze zorganizowane. Wykazały konieczność wysokiego przygotowania nawigacyjno-pilotażowego. Istnieje konieczność wprowadzenia szkolenia w radionawigacji.

Zbigniew Łukasik, pilot, Kraków. Jestem zadowolony.

Adam Bułat, pilot, Kraków. Jadąc na motorze do GOBL-u złamałem nogę. Lecząc przez trzy miesiące w domu, mogłem solidnie opracować regulamin X Lotu w oparciu o doświadczenia zdobyte na IX, X i XI zawodach samolotowych jak również i innych. Jestem zadowolony z regulaminu jak i satysfakcji zawodników. Już w najbliższym czasie przystąpię do udoskonalenia dotychczasowego regulaminu, który będzie obowiązywał w przyszłym roku. X Lot jest dziesiątym z kolei zawodami lotniczymi, w których biorę udział. (m)

PIĄTKA ARCISZEWSKIEGO

DOKONCZENIE ZE STR. 12

Inna rzecz, że tylko brak doświadczenia i niezdań sobie sprawy z niebezpieczeństwa pozwoliły nam na nadawanie tych wiadomości w ciągu 36 godzin bez przerwy. Musiałoby to doprowadzić do katastrofy przez proste spalanie miejsca pobytu naszej radiostacji.

O pracy politycznej, współpracy z AK itd. — więcej jest fantazji aniżeli prawdy. Kpt. Arciszewski miał z pewnością ambicje odegrania roli politycznej, ale mam wrażenie, że nie było to przez nikogo brane poważnie. Dokładnie spraw tych nie znam, ponieważ już wtedy nie byłem jego zastępcą, chociaż nikt mi tego oficjalnie nie powiedział, ale orientuję się prze-

cież na tyle w ówczesnym układzie sił politycznych w kraju, aby móc stwierdzić, że nie byliśmy żadną konkretną siłą już chociażby ze względu na ilość naszych ludzi i charakter ich pracy. Znajomości osobiste z takimi czy innymi ludźmi jeszcze o niczym nie stanowiły i stwarzały wyłącznie okoliczność do naszego rozkonspirowania, zwiększając możliwości wpadki.

Losy kpt. Arciszewskiego zakończyły się na Pawlaku. Został rozstrzelany w styczniu 1943 r. Igor Mielkiewicz i Irma Krupowicz vel Chrupowicz zostali na Pawlaku wyleczeni, przeszli przez Majdanek i Buchenwald, gdzie Igor zmarł przy pracy w kamieniołomach. P. Irme Krupowicz widziałem raz jeden po wojnie w r. 1946, ale nie okazała chęci do rozmowy, wobec czego na tym się skończyło. Wiadomości o kpt. Arciszewskim i Igorze mam od p. dr. Lotha — juniora, który wtedy jako więzień Pawlaka leczył

ich i znał ich historię. P. dr. Lotha spotkałem w szpitalu powstańców na ul. Mokotowskiej 55, po ewakuacji szpitala z PKO.

Krótko jeszcze o samej wypadce. Wypadek ten miał miejsce w dniu 28 lipca 1942 r. o godzinie około 10 rano. Kuba istotnie uciekł, chociaż bez pistoletu, bo go nie miał. Kpt. Arciszewski został postrzelony w nogę, p. Irma w brzuch, a Igor strzelał do Niemców do ostatniego naboju, a ostatni wpadł pod nogi, jednak nie zabił się. Fatalnie złożyło się, że Niemcy złapali szyfry oraz kolejną depeszę częściowo zaszyfrowaną, z czego oczywiście skorzystali. (C) kolega Ziolkowski robił w kierunku prób ratowania ich z Pawlaka — nie wiem, ponieważ spotykaliśmy się bardzo rzadko. Po wojnie także nie utrzymujemy ze sobą kontaktów.

ZBIGNIEW ROMANOWSKI

REKONSTRUKCJA



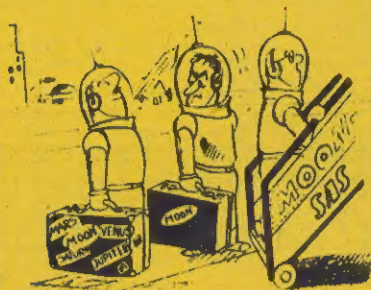
Harry Provolt z Kalifornii (USA) zbudował niedawno wierną kopię samolotu Fokker Dv.I, znanego trójpłatowca z czasów I wojny światowej, na którym latał as niemiecki Richthofen. Samolot ma silnik o mocy 125 KM i osiąga prędkość przelotową 145 km/h. Budowa trwała rok czasu. Jak wiadomo, ciągle znajdują się jeszcze amatorzy budowy samolotów z dawno minionej epoki, dla których współczesne konstrukcje są za szybkie, za wygodne oraz... za bezpieczne!

PROJEKT



Brytyjska wytwórnia Handley Page przewiduje budowę samolotu pasażerskiego (12 miejsc) do lotów atlantyckich na trasie Londyn — New York w czasie około 7 godzin. Płatowiec nosi oznaczenie HP-113 i ma skrzydła o profilu laminarnym. Zwraca uwagę umieszczenie silników tak jak we francuskiej Caravelle.

HUMOR



— Snobizm przyszłości — czyli zarozumiałość przyszłych pasażerów pojazdów międzyplanetarnych.

Rys. VIP

VAN GOGH LECI SAS-EM PRZEZ BIEGUN PÓŁNOCNY



Sławne na cały świat obrazy Holendra Vincenta van Gogha (1853—1890 r.) wędrują obecnie na inne kontynenty przy pomocy samolotów. Na zdjęciu — wyładunek obrazów z samolotu DC-7C, który przybył z Amsterdamu do Tokio lecąc przez Biegun Północny. Kolekcja obrazów wypożyczona została tokijskiemu muzeum sztuki.



DZIEWCZYNA Z OKŁADKI

Piękne stewardessy poszczególnych towarzystw lotniczych są najlepszą reklamą przedsiębiorstwa, której nie da się dorównać. Oto stewardessa Skandynawskich Linii Lotniczych SAS — Brigitta Lindman, uznana jako najpiękniejsza wśród pięknych. Wyróżnił ją też amerykański magazyn „Life”, reprodukując zdjęcie Brigitty na czołowej stronie.

B-152 w próbach



Prace przy pasażerskim samolocie odrzutowym NRD — B-152 trwają bez przerwy. Na zdjęciach: próby wytrzymałościowe na ziemi i próby aerodynamiczne w locie. Na kadłubie Il-14 zabudowano usterzenie poziome B-152 w celu zbadania skuteczności jego działania.

Zdjęcia: SAS, NBI, AERONAUTICS

